



3 1761 11650036 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500364>

Canada, Parliament, H. of C.
Standing Committee on Transport
and communications

Minutes

1970/71

No. 1-20

CA1 XC 27

-T82

CANADA.
HOUSE OF COMMONS

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

2900
CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

Standing Committee on

LIBRARY

MAY 18 1972

UNIVERSITY OF TORONTO

Comité permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

Index

OF
PROCEEDINGS

DES
DÉLIBÉRATIONS

Issue Nos.

1-20

Fascicules n^{os}

1-20

Organization Meeting:

Wednesday, February 10, 1971

Séance d'organisation:

le mercredi 10 février 1971

Last Meeting:

Tuesday, December 21, 1971

Dernière réunion:

le mardi 21 décembre 1971

Document
Publication

CHAMBRE DES COMMUNES

HOUSE OF COMMONS

Travaux de la
vingt-huitième législature 1970-1971

Third Session
Twenty-eighth Parliament 1970-71



Standing Committee on

Transport and Communications et des communications

Président

Le Président

Chairman

Index

DES
DES REPRÉSENTATIONS

OF
PROCEEDINGS

Travaux de
1-30

Index
1-30

Séance d'organisation
le mercredi 10 février 1971

Organization Meeting
Wednesday February 10, 1971

Document révisé

First Meeting

INDEX

BILLS CONSIDERED

- C-186—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1970—Issue 1
- C-240—An Act to amend the Post Office Act—Issue 18
- C-246—Pilotage Act—Issues 15, 16, 17
- S-12 —An Act respecting Central-Del Rio Oils Limited—Issue 12
- S-16 —An Act respecting Mic Mac Oils (1963) Ltd.—Issue 20

ESTIMATES 1971-72—Issues 2-9

ANNUAL REPORTS (1970)—Issues 10, 11, 13, 14, 19

BILL C-186

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS FINANCING AND GUARANTEE ACT, 1970

Air Canada

- Annual report, examination 1:13-14, 1:38
- Audit 1:22
- Canadian National Railway Company, "divorce" 1:16
- Fares 1:20-22
- Purchases, Rolls Royce, Lockheed 1:11-12, 1:26-27, 1:29-30
- Relationship with regional airlines 1:27-28

Airlines

- Regional
 - Air Canada, relationship 1:27-28
 - Federal financial assistance 1:27
 - Situation of industry 1:27, 1:32-33

Air-traffic Patterns

- Report 1:31-32

CTC

- See
 - Canadian Transport Commission

Canadian National Railway Company

- Air Canada "divorce" 1:16
- Annual report, examination 1:12-13, 1:38
- Audit 1:22-23
- Capital expenditures 1970, amount 1:11, 1:18, 1:19
- Capital expenditures 1971, amount 1:18
- Contracts for new equipment, amount 1:18
- Operating revenue 1:34-36
- Pensions 1:12, 1:35
- Pipeline construction 1:31
- Re-financing 1:12, 1:19-20, 1:38

Canadian Pacific Railway

- Annual Report, suggested examination by Committee 1:34
- Pipeline construction 1:31

BILLS À L'ÉTUDE

- C-186—"Loi de 1970 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)"—Fasc. 1
- C-240—"Loi modifiant la Loi sur les postes"—Fasc. 18
- C-246—"Loi sur le pilotage"—Fasc. 15, 16, 17
- S-12—"Loi concernant le Central-Del Rio Oils Limited"—Fasc. 12
- S-16—"Loi concernant Mic Mac Oils (1963) Ltd."—Fasc. 20

BUDGET DES DÉPENSES 1971-72—Fasc. 2-9

RAPPORTS ANNUELS 1970—Fasc. 10, 11, 13, 14, 19

BILL C-186

"LOI DE 1970 SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE)"

Air Canada

- Achat équipement 1:11-12, 1:28-30
- Changement tarifs, dévaluation dollar, remboursement, politique 1:14-15, 1:20-22, 1:28
- CN, séparation 1:15-16
- Transporteurs régionaux, rapports 1:27-28, 1:32-33

Bill C-186

- Dépenses d'établissement 1:11
- Embranchements lignes ferroviaires 1:30-31
- Premier rapports —a Chambre sans amendement 1:14

Chemins de fer nationaux du Canada, Montréal

- Pipe-lines, construction 1:31
- Situation financière 1:34-35

Commission canadienne des Transports

- Remboursements aux usagers lignes aériennes dus à dévaluation dollar 1:14-15, 1:21-22, 1:28

Jamieson, hon. Don, Ministre des Transports

- Déclaration 1:8-10

Pacifique-Canadien

- Construction pipe-lines 1:31
- Rapport annuel, examen suggéré par Comité 1:34

Rolls Royce — Lockheed

- Situation financière, effets 1:11-12, 1:26-27

Transport

- Augmentation tarifs 1:23-26
- Compagnies aériennes, problèmes, facteurs 1:27

Canadian Transport Commission

Airline remittances due to devaluation of dollar 1:15, 1:22, 1:28
Powers 1:23

Freight Rates

Increase 1:23-25

Freight Rates Reduction Act

Use 1:25

Jamieson, Hon. Don, Minister of Transport

Statement 1:9-10

Monetary Policy

Devaluation of dollar, effect on airlines 1:14-15, 1:20-22, 1:28

Pipelines

Railroads interest 1:31

Railroads

Branch lines, construction, scrutiny 1:30-31

Report to the House

First, without amendment 1:4, 1:40

Transport Department

See

Transport Ministry

Transport Ministry

Airports, charges to airlines 1:27
Expenditures, discussion 1:28-29
Report on air-traffic patterns 1:31-32

BILL C-240**AN ACT TO AMEND THE POST OFFICE ACT****Bill C-240****Amendments**

Clause 4(c): Parliamentary Librarian or the Associate . . .
18:5, 18:43

Clause 6(2): Books, etc., for the blind 18:43-44

Discussion

Clause 1(2)(u): Reduction of rates 18:19-20, 18:39

Clause 2: Other rates 18:7, 18:41-42

Clause 3: Rates on letters 18:42-43

Reported to the House with amendments (Seventh) 18:4, 18:44

Blind

Books etc. mailed free 18:43

Charitable Organizations

Postal rates 18:32-33

Côté, Hon. J.P., Postmaster General

Statement on Post Office Department 18:11-12

Glassco Commission

See

Royal Commission on Government Organization

Transports, ministère des

Circulation aérienne, rapport 1:31-32

Dépenses, discussion 1:28

Traitement lignes aériennes aux aéroports, rôle 1:27

BILL C-240**"LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES POSTES"****Aveugles**

Exemption tarifs postaux troisième classe 18:32, 18:43

Bibliothécaires parlementaire et Associé

Affranchissement 18:43

Bill C-240**Amendements**

Art. 4(c)—... ou au bibliothécaire parlementaire ou associé . . . 18:5, 18:43

Art. 6—Livres etc., pour aveugles 18:5, 18:43-45

Discussions

Art. 1(2)(u)—Réduction du tarif 18:19-22, 18:39-41

Art. 2—Autre tarif 18:7, 18:41-42

Art. 3—Tarifs applicables aux lettres 18:42-43

Délégation pouvoirs 18:20-22

Rapport à Chambre avec amendements (Septième) 18:4, 18:44

Commission royale d'enquête sur l'Organisation du Gouvernement

Recommandation 18:14

Côté, hon. J.P., Ministre des Postes

Déclaration, service des postes 18:11-12

Députés de la Chambre des communes

Envois sans adresses, mêmes règlements 18:23-24

Glassco, Commission

Voir

Commission royale d'enquête sur l'Organisation du Gouvernement

Ministre des Postes

Pouvoirs 18:20-22, 18:41

Organismes de charité

Tarifs postaux 18:32-33

Postes, ministère des

Amélioration services, livraison assurée 18:11-13, 18:16-17, 18:18

Déficit

1971-72 18:30, 18:33

Revue, deuxième classe 18:34-39

Facteurs, double emploi 18:29-30

Ministères, paiement services 18:13-14

Personnel, problèmes 18:24-26

Communiqué, lettre au sujet du 18:25

Tarifs 18:22-23, 18:26-27, 18:41-42

Deuxième classe 18:34-39

Première classe, augmentation 18:9-10, 18:27-29, 18:31, 18:37-38, 18:42-43

Government Departments

Charge for mail service 18:13-14

Réduction, arrangements 18:19-20, 18:39

Troisième classe 18:31-33

Magazines

“Time”, “Reader’s Digest”, subsidization, cost 18:34-39

Revues

“Time”, “Reader’s Digest”, taux subventions 18:34-39

Members of House of Commons

Householder mailings 18:23-24

BILL C-246

Newspapers

Postal rates, relationship 18:34

“LOI SUR LE PILOTAGE”

Parliamentary Librarian and Associate

Franking 18:43

Administration canadienne des transports maritimes

Bill C-246, modifications proposées 15:20

Districts régionaux, création 15:13-14, 15:15

Postal Rates

Classes

First, increase 18:9, 18:11, 18:22-23, 18:26-29, 18:31, 18:37-38, 18:41-42

Second 18:31

Third 18:31-33

Reduction 18:19-20, 18:39-40

Association canadienne de la marine, Ottawa

Hurcomb, M. P.R., exposé 15:45-50

Association nationale des pilotes maritimes canadiens

Langlois, M. R., exposé 15:62-64

Pilotes, services, normes, régime retraite 15:73-75

Postmaster General

Powers, delegation 18:20-22, 18:41

Baie d’Hudson

Administration pilotage, juridiction 15:16, 15:26

Post Office Department

Assured mail program 18:11-13, 18:16-19

Côté, Hon. J.P., statement 18:11-12

Deficit 18:10, 18:30, 18:33

Improvements, efficiency 18:11, 18:15, 18:24

Letter carriers, double function 18:29-30

Personnel problems 18:24-26

Public confidence in 18:8, 18:10-11, 18:19

Reorganization, Crown Corporation 18:10-11

Revenue 18:10, 18:31

Bernier, Commission

Voir

Pilotage, Commission Royale d’Enquête sur le

Royal Commission on Government Organization

Recommendation 18:14

BILL C-246

PILOTAGE ACT

Appeal

Procedure, provisions 15:21, 15:75, 15:76, 17:30-34, 17:104

B.C. Chamber of Shipping

Appearance, representation 15:80-81

Bernier Commission

See

Royal Commission on Pilotage

Bill C-246

Aim 15:15-16

Amendments

Clause 3(3): Alteration 15:20, 16:12, 16:14-15, 17:3, 17:64

Clause 4(3): Section 3 does not apply 15:20, 16:19, 17:3

Clause 6(3): Eligibility 16:26-28, 17:3

Bill C-246

Amendements

Art. 3—Administrations pilotage 15:20, 16:3, 16:10-15, 17:63-64

Art. 4—Filiale 15:20, 15:64, 16:3, 16:15

Art. 6—Limite d’âge des membres 16:3-4, 16:26

Art. 9—Emploi de personnel 15:20-21, 16:19-26, 17:64-66

Art. 11—Règlements intérieurs 16:4, 16:28-29

Art. 12—Objets et pouvoirs 16:4, 16:29-31

Art. 14—Règlements généraux 15:21, 15:42, 16:5, 16:31-54, 16:77, 17:14-16, 17:91, 17:97-99

Art. 15—Brevets et certificats 15:21, 15:31-34, 15:62-70, 17:7, 17:13-17, 17:66-92, 17:97

Art. 16—Interdiction 17:18-25, 17:99-103

Art. 17—Suspension du brevet 17:7, 17:25-29, 17:103

Art. 18—Audiences 17:29-34, 17:103-105

Art. 30—Limitation de la responsabilité personnelle du pilote 17:8, 17:38-40

Art. 34—Marche sans pilote 15:49, 15:59, 17:9, 17:43-44, 17:52-57

Art. 36—Écluse St-Lambert 17:9, 17:58-59

Art. 37—Infractions 17:9, 17:59-60

Art. 38—Peine 17:9, 17:59-60

Art. 42—Règlements 15:22, 15:34, 15:42-62, 17:9-10, 17:105-107

Art. 43—Dispositions transitoires, abrogatives et résultantes 17:10, 17:92-97

Amendements proposés

Art. 3(3)—Modification 17:63-64

Art. 15(2)—Citoyenneté des requérants 16:70

Art. 15(4)—Les brevets existants demeurent valides 17:67-92, 17:97

- Clause 9 : Employment of staff 15:20-21, 16:19, 17:3
 Clause 11(3): (new) Copies made available 16:28-29, 17:3
 Clause 12 : Objects 16:29, 16:31, 17:3
 Clause 14(1): Regulations 15:21, 16:46, 16:52, 17:4, 17:98-99
 Clause 15(1): Issue of licence or pilotage certificate 15:21, 16:9, 16:54, 16:55, 17:4, 17:66-67
 Clause 15(2): Citizenship of applicants 17:4, 17:16-17
 Clause 15(3): Licence invalid 17:4, 17:16-17
 Clause 16(1): Prohibition 17:100-101
 Clause 16(2): (new) Pilot responsible to master 17:101-103
 Clause 16(5): (new) Master may relieve pilot 17:101-103
 Clause 16(6): (new) Master to report 17:101-103
 Clause 17(2): Confirmation of oral suspension 17:25-26
 Clause 18(1): Hearings 15:21, 17:5, 17:30-31
 Clause 18(4): (new) 17:5, 17:103
 Clause 18(4): (new (5)) Appeal to Minister 15:21, 17:5, 17:104
 Clause 30: Limitation of pilot's personal liability 17:5, 17:38-40
 Clause 34: Proceeding without a pilot 17:5, 17:43, 17:52-56
 Clause 36: St. Lambert Lock 17:5-6, 17:58-59
 Clause 37: Proceeding without a pilot 17:6, 17:59-60
 Clause 38: Punishment 17:6, 17:60
 Clause 42: Regulations 15:22, 17:6, 17:60, 17:107
 Clause 43(7): (new) Continuation of districts 17:6, 17:93-97
- Amendments proposed**
 Clause 3(3): Alteration 17:63-64
 Clause 15(2): Citizenship of applicants 16:70
 Clause 15(4): Existing licences continued 17:67-92, 17:97
 Clause 15(5): Term 16:71, 16:75-77
 Clause 31: Employment of pilot does not exempt owner from liability 17:52
- Amendments proposed by Minister 15:20-22**
- Discussion**
 Clause 2: Interpretation 15:14-18, 16:7-10
 Clause 3(1): Pilotage Authorities established 16:10-11
 Clause 4: Re St. Lawrence Seaway Authority—Great Lakes Pilotage Authority, Limited 15:64, 16:15-19
 Clause 9: Employment of staff 15:62, 16:20-26, 17:64-66
 Clause 14: Regulations 15:18, 15:42, 15:53, 15:78, 15:81, 16:31-54, 17:15-17, 17:91, 17:97
 Clause 15: Licences and certificates 16:54-78
 Clause 16(1): Prohibition 15:18, 15:22, 15:82, 17:18-25
 Clause 17: Suspension of licences 17:25-29, 17:103
 Clause 18: Hearings 17:29-34
 Clause 19: 17:35-37
 Clause 29: Her Majesty not liable 17:37-38
 Clause 31: Employment of pilot does not exempt owner from liability 17:40-41, 17:46-52
 Clause 34: Proceeding without a pilot 15:49, 15:59, 15:81
 Clause 35: No clearance if unpaid pilotage charges 15:49
 Clause 37: Proceeding without a pilot 15:49, 15:59, 15:81
 Clause 42: Regulations 15:53, 15:78, 16:58, 17:73
- Recommendations**
 Canadian Merchant Service Guild 15:33
 Dominion Marine Association 15:47-49, 17:18-19
 Federation of St. Lawrence River Pilots 15:62, 15:64
 National Association of Canadian Marine Pilots 15:62, 15:64
 Reported to the House with amendments (Sixth) 17:3-6, 17:107
- Art. 15(5)—Durée de validité 16:71, 16:75-77
 Art. 31—L'emploi d'un pilote n'exonère pas le propriétaire de sa responsabilité 17:40-42, 17:46-52
 Amendements proposés par Ministre 15:20-22
 Discussions
 Art. 2—Interprétation 15:14-18, 15:25, 16:7-10
 Art. 15(4)—Les brevets existants demeurent valides 15:64, 17:66-96
 Art. 19— 17:35-37
 Art. 32—Responsabilité paiement droits pilotage 17:42
 Art. 35—Droits pilotage impayés 15:49-50, 15:56-57, 17:57-58
 But 15:15
 Définitions
 "Dé détenteur certificat pilotage" 16:9
 "Eaux canadiennes" 15:25-26
 "Pilotage obligatoire" 15:14-15
 "Pilote" 15:75-76
 "Titulaire brevet pilotage" 15:17-18
 Loi marine marchande Canada, dispositions transitoires 17:91-97
 Ministre, pouvoirs 15:51-52, 17:31-34
 Rapport à Chambre sans modification (Sixième) 17:3-6, 17:107
- Brisset, M. Jean, c.r., Conseiller, Fédération canadienne de la navigation, Montréal**
 Exposé 15:80-81
- Camu, M. P., Administrateur, Administration canadienne des transports maritimes**
 Exposé, création districts régionaux 15:13-14
- Cook, M. Robert F., Président national, Guilde canadienne des services marchands**
 Mémoire, présentation 15:31-33
- États-Unis—Canada**
 Accords réciproques, pilotes 15:37-38, 15:69-70, 16:52, 16:64, 16:66-67, 17:14-15, 17:17
- Fédération canadienne de la navigation, Montréal**
 Brisset, M. J., exposé 15:60-62
- Fédération des pilotes du Saint-Laurent**
 Lortie, M. A., exposé 15:60-62
 Organisation, membres 15:60
 Recommandation 15:62, 15:64
 Témoignages représentants 15:60-64
- Guilde canadienne des services marchands**
 Mémoire 15:31-33
- Hurcomb, M. Philip R., Directeur général, Association canadienne de la marine, Ottawa**
 Exposé 15:45-50
- Langlois, M. Reynold, Conseiller, Association nationale des pilotes maritimes canadiens**
 Exposé 15:62-64
- Lortie, M. Alain, Conseiller, Fédération des pilotes du Saint-Laurent**
 Exposé 15:60-62

**Brisset, Jean, Q.C., Counsel, The Shipping Federation of Canada;
Canadian Chamber of Shipping; B.C. Chamber of Shipping**
Statement 15:80-81

By-Laws

Copies availability 16:28-29

**Camu, Dr. P. Administrator, Canadian Marine Transportation
Administration**

Regional pilotage authorities, statement 15:13-14, 17:85-86

Canada Shipping Act

Investigations, shipping casualties 17:26-27

Transitional period, relationship 17:92-97

Canadian Chamber of Shipping

Appearance, representation 15:80-81

Canadian Marine Transportation Administration

Regional pilotage authorities, statement 15:13-14

Canadian Merchant Service Guild

Brief 15:31-33

Recommendations 15:33

Canadian waters

Definition 15:25

Clearance

Pilotage charges, relationship 15:49, 15:56-57, 17:42-43,
17:57-58

Compulsory Pilotage

Definition 16:7-9

Compulsory Pilotage Areas

Changes 15:34, 15:38, 15:42-43, 15:49, 15:51, 15:59, 15:64,
15:81, 16:31, 16:38-39, 16:70-71, 16:74, 16:76, 17:63-64,
17:71-97

Definition 15:58

**Cook, Robert F., National President, Canadian Merchant Service
Guild**

Brief, presentation 15:31-33

Dominion Marine Association

Appearance, representation 15:45-50

Organization, membership 15:45, 15:56

Recommendations 15:47-49, 17:18-19

Federation of St. Lawrence River Pilots

Appearance, representation 15:60-64

Organization 15:60

Recommendation 15:62, 15:64

Great Lakes Pilotage Authority, Limited

Incorporation, function 16:15-17

Hearings

Criteria 15:21, 15:75, 16:53-54, 17:29, 17:103

Marine marchande du Canada, Loi sur la

Accidents navigation, enquêtes officielles 17:26-29

Bill C-246, dispositions transitoires 17:91-97

Permis navigation, exemptions 15:71

Pilotage

Administrations de

Administration pilotage Grands-Lacs, Ltée 16:15-16

Création structure 15:15-16, 15:68, 15:80-84, 17:85-86

Pouvoirs, autorité 15:51-52, 15:67-68, 15:76-79, 15:81,
16:10-15, 16:17-19, 16:20-26, 16:29-31, 16:37,
16:39-42, 16:45-46, 16:55-58, 16:68, 16:70-75, 17:21,
17:28-29, 17:63-64, 17:70-91

Apprentis 15:29-30

Brevets et certificats 15:22, 15:31-34, 15:38, 15:49-50,
15:52-53, 15:59, 15:60-62, 15:68-69, 15:77, 16:9,
16:33-36, 16:35-37

Conditions 15:63-76, 15:76-79, 15:84, 16:36-37, 16:39-46,
16:49, 16:56-62, 16:77, 17:60-62, 17:66-67, 17:98-99,
17:105-107

Citoyenneté 16:62-70, 17:13-18, 17:22

Contrôle 16:46-50

Droit d'appel 17:29-34, 17:103-104

Durée 16:71-76

Suspension 17:25-29, 17:103

Droits de 15:27-28, 15:56-57, 16:47, 16:50, 17:19-21, 17:42,
17:57-58, 17:93-98

Heures de travail 15:32, 15:54-55, 17:69

Infractions 15:59, 17:59-60

Pilotes

Âge retraite 16:27-28

Emploi 15:20-21, 16:19-26, 17:64-66

Non canadiens 15:37-38, 15:56-57, 15:69, 16:52-53

Rôle, responsabilités 16:7-9, 16:17, 16:47, 16:51-52,
17:23-24, 17:38-42, 17:44-45, 17:52-57, 17:101-103

Zones obligatoires 15:26-27, 15:38, 15:42-43, 15:49, 15:50-52,
15:58, 15:59, 16:32-34, 16:70-75

Dispositions transitoires, Loi marine marchande 17:66-92

Exemptions 15:42, 15:51, 15:60, 16:31-34, 16:36,
16:38-39, 16:40, 16:42, 17:15, 17:18, 17:43-44,
17:52-56

Pilotage, Commission Royale d'Enquête sur le

Rapport, recommandations 15:13-15, 15:27, 15:28, 15:31,
15:45, 15:46-47, 15:51, 15:53, 15:67, 15:71, 15:75-76,
15:78, 16:55, 16:63, 17:39, 17:69, 17:71, 17:81-82,
17:85-86

BILL S-12

“LOI CONCERNANT LE CENTRAL-DEL RIO OILS LIMITED”

**Alexandor, M. David, Agent parlementaire, “Central-Del Rio Oils
Limited”, Alta**

Exposé 12:6-7

Bill S-12

Discussions

Art. 2—Capital-actions 12:12-14

Objectif et nature 12:15

Rapport à Chambre sans modification (Cinquième) 12:3

Hudson Bay

Great Lakes Pilotage Authority, jurisdiction 15:16, 15:26

Hurcomb, Philip R., General Manager, Dominion Marine Association
Statement 15:45-50

Langlois, Reynold, Counsel, National Association of Canadian Marine Pilots

Statement 15:62-64

Legislation

Consultation 15:34-35, 15:67, 15:80

Licences

Examination, qualifications 15:21, 15:73, 15:83, 16:36-37, 16:43, 16:52, 16:71-72, 16:77-78, 17:35-37, 17:61-62, 17:106-107

Issuance, suspension 15:21, 15:52-54, 15:64, 16:46, 16:54, 17:25-29, 17:35-36, 17:67-70, 17:86-87, 17:103

Lortie, Alain, Counsel, Federation of St. Lawrence River Pilots

Statement 15:60-62

National Association of Canadian Marine Pilots

Appearance, representation 15:60-64

Organization 15:62

Recommendations 15:62, 15:64

Offences

Discussion 15:49, 15:59, 15:81-82, 17:57-58

Pilotage

Exemptions 15:23, 15:41, 15:47-48, 15:51-52, 15:69, 15:71, 15:82, 16:9, 16:31-34, 16:42-43, 17:15, 17:18-19, 17:43, 17:52-56, 17:59, 17:100

Fees, tariffs, costs 15:27-28, 15:37, 15:44, 15:49, 15:56-58, 17:19-21, 17:42

Technological changes, effect 15:33, 15:36, 15:39, 15:47, 15:52, 15:65-66, 17:71

Pilotage Authority

Employment of staff 15:62, 15:69, 16:19-26

Objects 16:29-31

Qualifications, composition 15:51, 15:84, 16:10, 16:26-28, 17:85-86

Regional districts

Alteration 16:11-15

Atlantic 15:13

Great Lakes 15:13, 15:16

Gross revenue 15:13

Laurential 15:13

Operating expenses, estimated 15:13

Pacific 15:13, 15:27

Transitional period, length 15:13, 17:20

Regulations 15:18, 15:21, 15:42, 15:53, 15:78, 15:81, 16:31-54, 17:15-17

Pilotage Certificates

Definition, "holder" 15:16-18, 16:9, 16:34, 17:22

Examination, qualifications 15:21, 15:49, 15:50, 15:53-54, 15:61, 15:67, 15:77-79, 15:83, 16:36-37, 16:43-46,

"Canadian Pacific Investment"

"Central-Del Rio Oils Ltd.", fusion 12:6-11, 12:15-16

"Central-Del Rio Oil Limited", Alta

Actionnaires, ventilation 12:8

"Canadian Pacific Investment", rapports 12:9-10

Capital-actions 12:12-14

"Central Leduc Oil Incorporated Ltd.", Delaware, rapports 12:13

"Canadian Pacific Oil and Gas", fusion 12:6-11, 12:15-16

Subsidiaries 12:12-13, 12:16

Vancouver, explorations 12:12-13

"Central Leduc Oil Incorporated", Delaware

"Central-Del Rio Oils Ltd.", rapports 12:13

Pacifique-Canadien

"Canadian Pacific Oil and Gas, Ltd.", relations 12:8

Investissement caisse de retraite 12:8-11

Panartic Oil Limited

"Central-Del Rio Oils Limited", relations 12:12

BILL S-16

"LOI CONCERNANT MIC MAC OILS (1963) LTD."

Bill S-16

Amendement proposé, Art. 7—à être ajouté 20:23-24, 20:25

But 20:12, 20:14, 20:18

"Loi concernant le Central-Del Rio Oils Ltd." (Bill S-12), comparaison 20:18, 20:24-25

Rapport à Chambre sans modification (Neuvième) 20:4, 20:26

Hope-Ross, M. W.J., Agent parlementaire

Exposé 20:12

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.

Exploitation 20:12

Filiales, problèmes 20:14-15, 20:18-19

Mic Mac Oils (1963) Ltd., fusion, effets 20:14-15, 20:17-19, 20:22, 20:25

Représentation canadienne

Actionnaires 20:19-21, 20:23, 20:25

Personnel 20:13, 20:16, 20:21

Transfert propriétés, États-Unis au Canada 20:23

Mic Mac Oils (1963) Ltd.

Exploitation 20:12, 20:15

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., fusion effets 20:14-15, 20:17-19, 20:22, 20:25

Personnel, représentation canadienne 20:13

Rapports annuels, présentation 20:15

Réorganisation, changements 20:15

Non-résidents

Définition 20:20

Transports et des communications, Comité permanent des

Séances Sud-ouest Ontario

Itinéraire, horaire 20:6

16:55-60, 16:62, 16:71, 16:77-78, 17:20-21, 17:61-62,
17:66-67, 17:106-107
Issuance 15:22, 15:31-32, 15:38-39, 15:44, 15:48-49, 15:53,
15:77-78, 16:36, 16:46, 16:49, 16:54

Pilots

Allegiance, responsibility 15:34, 15:36, 15:39, 15:61-62,
16:7-9, 16:39-41, 16:47, 16:63, 17:23-24, 17:40-41,
17:44-45, 17:56-57, 17:101-103
Apprenticeship 15:29-30, 16:45
Bilingualism, relationship 15:35-36, 16:37, 17:98-99
Citizenship 15:41, 15:59, 15:70-71, 16:62-68, 16:70, 17:13-16,
17:22
Definition 15:14-15, 15:75-76
Employment, new legislation 15:62, 15:69, 16:19-26, 17:64-66
Function, objective 15:46, 17:73
Legislation, effect, hours of work, working conditions, pay
15:31-34, 15:37, 15:39-40, 15:43, 15:54-55, 15:60-61,
15:68, 16:35, 16:42, 16:47-48, 16:50, 16:73-75
Liability, limitation 15:72, 17:27-29, 17:37-40, 17:46-51,
17:59-60
Pension plan 15:74-75

Powers

Decentralization, recommended, implementation 15:16, 15:53,
15:63, 15:68, 15:80, 16:14-15, 16:55, 17:91

Regional Districts

See
Pilotage Authority

Regulations

Enforcement 15:44-45

Royal Commission on Pilotage

Recommendations 15:13, 15:15-16, 15:53, 15:75, 15:76,
15:78, 16:55, 16:63, 17:39, 17:69, 17:71, 17:81-82,
17:85-86

St. Lambert Lock

Pilots, changing of 17:58-59

St. Lawrence Seaway Authority

Jurisdiction, function 16:16-19

The Shipping Federation of Canada

Appearance, representation 15:80-81

Transport and Communications Standing Committee

Procedure 15:6-10, 15:12, 15:20, 15:23-25, 15:31, 15:42

United States – Canada

Reciprocal arrangement pilots 15:37-38, 15:69-70, 16:52,
16:64, 16:66-67, 17:14-15, 17:17

BILL S-12

AN ACT RESPECTING CENTRAL-DEL RIO OILS LIMITED

Alexandor, David, Parliamentary Agent

Statement 12:6-7

Présentation mémoires, procédure 20:9-10
Publicité journaux 20:10

BUDGET DES DÉPENSES 1971-72

AITA

Voir
Association internationale du transport aérien

Association internationale du transport aérien

Vols nolisés 3:7-9

Camu, M. P., Président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Ottawa

Exposé, activités 4:5-10

Carr (D.W.) et Associés (La Voie maritime et le transport au Canada, analyse économique)

Voir
Transports, ministère des
Voie maritime du Saint-Laurent

Commission canadienne des transports

Air Canada, qualité service passagers 3:29-30
Budget dépenses 1971-72, étude 3:5-39, 3:80-112, 9:4-56
Institut canadien du transport terrestre guidé, fonctions, participation 3:14-15, 3:22
Inspecteurs 3:96-100
Personnel, augmentation 3:21
"Servo-centres" 3:99-100, 3:108
Transport
Recherches, nouvelles techniques, effets, besoins milieux
3:21-23, 9:5-11, 9:19-22, 9:31-33, 9:52-55
Par pipeline 9:50-51
Situation à
Capreol, Nakina (Ont.) 3:93-94
Ottawa-Montréal 3:94-96
Ontario sud-ouest 3:11-13, 9:13-15, 9:17-19
Ste-Scholastique (Qué.) 9:55-56

Transport aérien

Achat avions, responsabilité 9:37, 9:42-47
Autorité, pouvoirs, plaintes 3:29-31, 9:37-39
Changement tarifs, remboursement 9:39-41
Subventions 3:104-106
Vols nolisés 3:7-9, 4:75-77, 4:89-90

Transport ferroviaire

Conteneurs, tarifs 4:78-79, 4:90-91
Passages à niveaux, élimination 3:23-25, 3:33, 3:88-89
Personnel 3:90-92, 3:96-98
Sécurité

Colombie-Britannique 9:22-24

Recherches, enquêtes, audiences 3:19-21, 3:90-91,
3:92-93, 3:99, 9:25, 9:26-27, 9:28-29

Service-voyageur, diminution, discontinuation 3:26, 3:35-36,
3:80-81, 3:102-104, 3:106-108, 3:111-112

Services, qualité 3:27-29, 3:107-108

Subventions 3:103

Transports, Loi nationale sur

Audiences publiques, demandes 3:82-85

Rôle, pouvoirs 4:81, 9:41-45

Traversiers, subventions, tarifs 4:83-88

Bill S-12

- Discussion, Clause 2: Share capital 12:12-14
- Object 12:15
- Reported to the House without amendment (Fifth) 12:3, 12:17

Canadian Pacific Investments Limited

- Central-Del Rio Oils Limited, relationship 12:8-9

Canadian Pacific Oil and Gas Limited

- Central-Del Rio Oils Limited, amalgamation 12:6-9

Canadian Pacific Railway Company

- Canadian Pacific Oil and Gas Limited, relationship 12:8
- Pension fund, investment 12:9-11

Central-Del Rio Oils Limited

- Annual (1970), Interim First Quarter (1971) Reports 12:11-12
- Canadian Pacific Oil and Gas Limited, amalgamation 12:6-9
- Canadian Pacific Railway, pension fund, investment 12:9-11
- Central Leduc Oil Incorporated, Delaware 12:13, 12:16
- Minerals Limited of Saskatchewan, relationship 12:12, 12:16
- Panarctic Oils Limited, relationship 12:12
- Shareholders, Canadian, foreign 12:8, 12:13-15
- Vancouver Island explorations 12:12-13

Central Leduc Oil Incorporated, Delaware

- Central-Del Rio Oils Limited, relationship 12:13, 12:16

Minerals Limited of Saskatchewan

- Central-Del Rio Oils Limited, relationship 12:12, 12:16

Panarctic Oils Limited

- Central-Del Rio Oils Limited, relationship 12:12

BILL S-16**AN ACT RESPECTING MIC MAC OILS (1963) LTD.****Aurora Pipe Line Company**

- Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:19

Bill S-16

- Amendment proposed, Clause 7: (new) Directors 20:23-25
- Reported to the House without amendment (Ninth) 20:4, 20:26

Continental Oil Company, New York

- Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:12, 20:17, 20:20-21

HBOG Mining Limited

- Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:19

Hope-Ross, W.J., Parliamentary Agent

- Statement 20:12-13

Hudson's Bay Company Investments Limited of Winnipeg

- Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:12

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.

- Annual (1970), Interim (ended September 30, 1971) Reports 20:12-13

Communications, ministère des

- Activités 5:4-7
- Budget dépenses, 1971-72
 - Distribution crédits 8:22-23
 - Étude 5:4-24, 8:4-24
- Communications par
 - Rayons lasers 5:13-14
 - Satellite 5:4, 5:5-6, 5:7, 5:13
 - Découvertes technologiques 8:8-11
 - Géostationnaire 5:12
 - Investissements 8:4-5
 - Réunions internationales 8:7-8
 - Stations terriennes 5:15-16, 8:5-6, 8:10
 - Système domestique 5:11-12
 - Télédiffusion 5:18-20
- Intelsat, participation canadienne 5:7, 8:7-8
- Livre blanc sur politiques et règlements télécommunications 5:4, 5:8-9
- Ordinateurs, transporteurs, rôle 5:21-24
- Personnel 5:14, 5:17
- Produits et recettes 8:12-13
- Subventions, recherches 8:16-21
- Télécommission, rapport 5:4, 5:9, 5:20-21, 5:24, 8:15, 8:20
- Téléinformatique 5:6, 8:21
- Telesat 5:10-11, 5:18-19, 8:4-6, 8:8-9
- Télévision par câble
 - Exigences techniques, document 5:20-21
 - Politiques, responsabilité 5:9-10, 5:24

Conseil des ports nationaux, Ottawa

- Activités 4:34-35
- Budget dépenses 1971-72
 - Distribution crédits 4:34
 - Étude 4:34-74
- Conteneurs 4:48, 4:64, 4:72
- Hangars, location 4:57-58
- Situation à
 - Côte ouest, chargement en vrac 4:35-37
 - Élévateurs grains 4:53
 - Montréal 4:43-46, 4:49, 4:56, 4:59, 4:64
 - Enquêtes 4:72-73
 - Pollution 4:73-74
 - Tarifs maritimes 4:64-68, 4:72
 - Québec 4:40-43
 - St-Jean (T.-N.) 4:60-62
- Subventions aux municipalités
 - Loi sur 4:51-52
 - Montréal 4:50-52, 4:55, 4:69-70, 4:95
 - Lettres concernant port de 4:52-53, 4:92-94
- Transports, ministère des, politique portuaire 3:39-42, 3:56-60, 4:38-39
 - Voir aussi
- Transports, ministère des

Côté, hon. J.P., Ministre des Postes

- Exposé, budget dépenses 1971-72 6:7-10

Gilchrist, M. W.M., Président, Société des Transports du Nord Ltée

- Exposé 7:5-6

Jamieson, hon. Don, Ministre des Transports

- Exposé, budget dépenses 1971-72 2:6-17

Aurora Pipe Line Company, relationship 20:19
 Board of directors 20:13, 20:19-21, 20:23-25
 Continental Oil Company, New York 20:12, 20:17, 20:20-21
 HBOG Mining Limited, relationship 20:19
 Hudson's Bay Company Investments Limited of Winnipeg, relationship 20:12
 Mic Mac Oils (1963) Ltd., relationship 20:12, 20:14-22
 Security Freehold Petroleums Ltd., relationship 20:14-15, 20:18
 Shares, shareholders 20:12, 20:17, 20:20-25

Mic Mac Oils (1963) Ltd.

Board of directors 20:13, 20:15, 20:19, 20:21-22
 Employees 20:15-16, 20:19, 20:22
 Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:12, 20:14-22
 Security Freehold Petroleums Ltd., relationship 20:14-15
 Shares, shareholders 20:12

Security Freehold Petroleums Ltd.

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., relationship 20:14-15, 20:18
 Mic Mac Oils (1963) Ltd., relationship 20:14-15

ESTIMATES 1971-72

Air Canada

See

Canadian Transport Commission

CTC

See

Canadian Transport Commission

Camu, Dr. P., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration

Administration, statement 4:33

Camu, Dr. P., President, St. Lawrence Seaway Authority

Activities, statement 4:5-10

Canadian Institute of Ground Transport

See

Canadian Transport Commission

Canadian Transport Commission

Accident inquiries 3:20-21, 3:25, 3:50-51, 3:90-91, 3:93, 3:99, 9:23
 Air Canada, relationship 3:16-17, 3:29-30, 3:79, 9:37, 9:43
 Air transportation
 Charter flights 3:6-9, 4:75-77, 4:89-90
 Fares, refunds 3:9, 9:37-41
 National, regional carriers, relationship 4:77-78, 9:29-31
 Service, discontinuance, changes 3:31, 9:44
 Bus transportation in lieu of train
 Newfoundland 3:26-29, 4:80
 Ontario, report 3:12, 3:111-112, 9:15
 Canadian Institute of Ground Transportation, functions 3:14-15, 3:22
 Environment, pollution, research 9:31-33
 Estimates, Main 1971-72 3:5-37, 3:80-112, 4:75-91, 10:4
 Ferry rates, services 3:31-32, 4:83-85, 4:87-88
 Grain, movement, transportation, study, assistance 4:80-81, 9:51

Kierans, hon. Eric, Ministre des Communications

Exposé, activités ministère 5:4-7

Pickersgill, M. J.W., Président, Commission canadienne des Transports

Exposé, budget dépenses 1971-72 3:5-6

Postes, ministère des

Amélioration services 6:9, 6:22
 Bilinguisme 6:19-21
 Budget dépenses 1971-72
 Étude 6:7-36
 Exposé, hon. J.P. Côté 6:7-10
 Personnel 6:18-21, 6:30, 6:34-35
 Services distribution
 Ruraux, fermeture bureaux postes 6:10-13, 6:16, 6:24-26, 6:31-33
 Vancouver, réduction 6:14-16
 Tarifs postaux 6:26-27

Rapports à Chambre

Deuxième 10:4

Troisième 10:4

Soberman, M. R.M., Directeur des recherches, Commission canadienne des Transports

Exposé, recherches, nouvelles techniques transport interurbain 9:5-11

Société des Transports du Nord Ltée

Activités 7:7-8
 Exposé, Gilchrist, M. W.M. 7:5-6
 Budget dépenses, 1971-72, étude 7:5-31
 Capital-actions, achat solde par gouvernement 7:17-23
 Conteneurs 7:16
 Dépenses 7:7-8, 7:30-31
 Équipement, achat, construction, transport 7:8-9, 7:23-26
 Oléoduc, rivière Mackenzie, participation construction 7:9-12, 7:24-25
 Personnel 7:12, 7:13-14, 7:29, 7:31
 Remboursement dette gouvernement 7:5-7
 Saison, durée 7:15, 7:25
 Siège social, dépenses 7:30-31

Talbot, M. L.R., Vice-président, Conseil des ports nationaux

Exposé, activités Conseil 4:34-35

Transports et des Communications, Comité permanent des

Recommandations à Chambre
 Achat solde capital-actions de Société transports Nord Ltée 7:3, 7:21-23, 10:4, 10:7-8
 Voyage Sud-ouest Ontario 9:13, 9:19, 10:4

Transports, Loi nationale sur les

Voir

Commission canadienne des Transports

Transports, ministère des

Aéroports

Montréal 2:28-30, 2:48-49, 2:56-57, 2:61-62
 Ottawa 2:41

- Manpower, increase, hiring 3:21, 3:91-92
- National Transportation Act, application, procedure 2:20, 3:15, 3:75, 3:78, 3:82-84, 4:81-82
- Northern Transportation Company Limited, relationship 9:48-49
- Operating Expenditure 3:6
- Pickersgill, Hon. J.W., Commission, National Transportation Act, statement 3:5-6
- Powers, duties 9:42-45, 9:47
- President, appearance 6:4-7, 6:35
- Railways
 - Crossings, elimination, fund 3:19, 3:23, 3:25, 3:33, 3:88-89
 - Passenger trains, discontinuance, hearings, effect 3:5-6, 3:10-13, 3:17-18, 3:25-29, 3:36-37, 3:80-81, 3:85-87, 3:93-95, 3:103, 3:107-110, 9:11-12, 9:31, 9:33, 9:35-36, 9:45-46, 9:53-55
 - Railways Transport Commission, safety inspectors 3:96-98, 9:22, 9:25-29
 - Rates, freight, containers, increase agreed charges 3:10-11, 4:78-79, 4:90-91
 - Servo centres 3:99-100, 3:109-110
 - Research 3:14, 3:17, 3:21-23, 9:5-12, 9:20-22, 9:34-35, 9:50-53, 9:56
 - Soberman, R.M., statement 9:5-11
 - Subsidization, air, rail, ferry services 2:32-33, 3:15, 3:75, 3:103-106, 4:83-87
 - Transport and Communications Standing Committee, travel, Southwestern Ontario 9:13-19, 10:4, 10:7, 14:7, 20:8-11
 - Truckers, use of U.S. roads 3:101-102, 4:82
 - Water transport services, subsidized, study requested by Treasury Board 4:87, 4:89
- Carr Report**
 - See*
 - St. Lawrence Seaway. "The Seaway in Canada's Transportation: an Economic Analysis"
- Communications Department**
 - Cables, use 5:16
 - Cablevision policy 5:10, 5:20, 5:24, 8:9
 - Canadian Overseas Telecommunications Corporation, functions, revenue 5:5, 8:13-14
 - Canadian Radio Television Commission, liaison 5:9, 5:20
 - Computer communications 5:5-6, 5:21-23
 - Estimates, 1971-72 5:4-24, 8:4-24, 10:4
 - Grants 8:17-18
 - Intelsat, Canadian participation 5:5, 8:7-8
 - Kierans, Hon. Eric, policy, activity, statement 5:4-7
 - Laser beams, use 5:13-14
 - Personnel 5:5, 5:14, 5:17
 - Research 5:5, 5:11-12, 5:15, 5:17, 8:18-21
 - Revenues 5:6-7, 8:12-13
 - Satellites
 - Communication
 - Canada-U.S. Technology 5:5
 - Ground facilities, earth stations 5:8, 5:15-16, 8:5-6, 8:10-11
 - ISIS-series 5:5, 8:12, 8:22-23
 - Geostationary 5:12-13
 - Task force on computers, Dr. Hans Von Baeyer, cost 5:6, 8:15-16, 8:19, 8:21
 - Régina 3:79
 - Toronto 2:23-24
 - Budget des dépenses 1971-72
 - Distribution crédits 2:8
 - Étude 2:6-65, 3:39-80
 - Conseil des ports nationaux, commissions portuaires, création, fonctions 3:39-43, 3:46
 - Conteneurs, utilité 3:63-64
 - Main-d'œuvre, augmentation 2:9, 3:70
 - Marine marchande, études 2:21-22
 - Navires étrangers, exploitation, abus, pilotage 2:26-27
 - Pollution, lutte contre, programme contingents 2:9-10, 3:61-63
 - Ports nationaux, politique 3:39-42, 3:56-60, 4:38-39
 - Provinces atlantiques
 - Frais transport, méthodes contrôle 2:33-36
 - Navires, construction 2:52-53
 - Services transport 2:58-61
 - Transport aérien, étude 2:48, 3:51-52
 - Régime pensions, compagnies ferroviaires 3:50
 - Télécommunications, dépenses 2:11
 - Transport aérien
 - Avions supersoniques, politique 2:53
 - Bilinguisme 3:68-69, 3:74-75
 - Dépenses 2:13-16
 - Diminution utilisation 2:44-46
 - Principe autofinancement 2:40-41, 2:50
 - Régional, politique 2:37-38
 - Sécurité, mesures, responsabilité 2:38-41, 3:49-50
 - Transport surface
 - Chemins de fer, améliorations, recherches 2:17-20, 2:24-26, 3:75-77
 - Diminution utilisation 2:18-21
 - Dépenses 2:16
 - Véhicules moteur, dépenses recherches sécurité 2:30-31, 2:41-44
 - Transport maritime
 - Bateaux plaisance, règlements 3:71-72
 - Brise-glaces, extension saison 2:51
 - Dépenses 2:9-13
 - Trafic contrôle 3:60-61
 - Voies routières, construction
 - Collaboration, États-Unis 3:44-45
 - Gouvernement fédéral, rôle 3:43-44, 3:45-46
 - Voie maritime Saint-Laurent
 - Augmentation péage 2:46-48
 - Carr et Associés, étude 2:46-47, 3:64
- Voie maritime du Saint-Laurent**
 - Bateaux plaisance 4:10, 4:27
 - Carr et Associés, rapport, recommandations 4:10, 4:15-16, 4:17, 4:20, 4:21, 4:22, 4:24
 - Circulation
 - 1970 4:6-11, 4:18
 - Pourcentage américain, canadien 4:16-17
 - Foley, rapport, conclusions 4:16-17
 - Montréal, port de, importance 4:13-15
 - Péage 4:11, 4:15, 4:17, 4:21-24, 4:29
 - Produits transportés 4:8-9
 - Saison navigation 4:11, 4:12-13
 - Situation financière 4:25-27

Telecommunications report, white paper 5:4, 5:8-9, 5:20-21
Telephone circuits, monitoring 8:14-16
Telesat Canada Corporation, relationship 5:5, 5:10, 5:18-19, 8:4-6, 8:8-9

Côté, Hon. J.P., Postmaster General

Budgetary expenditures 1971-72, statement 6:7-9

Foley Report

See

St. Lawrence Seaway. "St. Lawrence Seaway—Impact on Ontario"

Gilchrist, W.M., President, Northern Transportation Company Limited

Activities, statement 7:5-6

Jamieson, Hon. Don, Minister of Transport

Atlantic provinces, transport, subsidization, statement 2:33-35
Estimates 1971-72, statement 2:6-16

Kierans, Hon. Eric, Minister of Communications

Policy, activity, statement 5:4-7

Mauro Report

See

St. Lawrence Seaway. Manitoba Royal Commission Inquiry into Northern Transportation

National Harbours Board

Advertising promotion, responsibility 4:68
Appointments 4:38
Capital expenditures, 1971-72 4:34
Containerization, study on effects 4:39
Estimates 1971-72 4:34-74, 10:4
Grain, transportation 4:37-38, 4:53-56
Grants in lieu of taxes 4:35, 4:47, 4:50-53, 4:55, 4:69-70, 4:92-95
Labour Department, relationship 4:39, 4:59
Loss, net 1970 4:35, 4:47
Montreal, City of, letters, tables concerning grants in lieu of taxes, 1967-68, 1968-69, 1969-70 4:52-53, 4:55, 4:69-70, 4:92-95
Montreal Port Council, Montreal City Council appearance 3:37-39
Pollution control 4:73-74
Ports
Churchill 4:54-55
Halifax 4:40
Montreal 4:43-52, 4:56-57, 4:59, 4:64-68, 4:70-74
Quebec, City 4:40-43
St. John's, Newfoundland 4:60-62
Roberts Bank project, B.C. 4:34-37, 4:53
Sheds, allotment 4:57-59
Talbot, L.R., estimates 1971-72, statement 4:34-35
Tonnage, total 1970 4:34-35

National Harbours Board Act

Appointment, members 3:46, 3:57, 3:59, 4:38
Port policy, relationship 3:40-42, 4:38, 4:58-60

Transport

En vrac 4:18-19, 4:21
Par conteneurs 4:19-21
Voir aussi

Transports, ministère des

Voie maritime du Saint-Laurent, Administration de la

Voie maritime du Saint-Laurent, Administration de la, Ottawa

Budget dépenses, 1971-72
Distribution crédits 4:5-6
Étude 4:5-32
Rapport annuel, 1970, circulation 4:6-11, 4:18
Welland, canal, dépenses 4:5-6, 4:24-25

RAPPORTS ANNUELS 1970

AITA

Voir

Association internationale du transport aérien

Air Canada

Bilinguisme, politique 13:16-18, 13:50, 19:10-12, 19:28-29, 19:36, 19:56, 19:65-69, 19:75, 19:79-81
Déficit, causes 13:21
Envolées, fréquence, chargement 14:9-12
Financement 13:48-50
Impôt sur revenu 14:15-16
Lignes internationales, expansion 19:49-50
Matériel, achat 13:4, 13:19-20, 13:36-42
Boeing 747 13:40, 13:47-48
SST 13:5-6, 13:41-42
Rolls Royce—Lockheed 13:5, 13:42, 14:10
STOL 13:37-39, 14:14-15
Montréal-Moscou, rentabilité vol 13:62-63
Passagers, moyenne annuelle, effets 13:19-21, 13:51
Personnel 13:43, 13:55-56, 13:63-65, 19:26-29, 19:38-40, 19:76-77
Rôle, objectifs 19:41-42, 19:60-63, 19:72-73
Réservations, regroupement services, système Telpak 13:15-17, 13:58-61, 19:31-38, 19:40-41, 19:54-56, 19:85-86
St-Jean (T.-N.), vols transatlantiques 13:18, 19:59-60
Ste-Scholastique, Qué., projets 14:13-14, 19:69-71
Service passagers, qualité 13:29-32
Société de conseil, société McKinsey, réorganisation gestion 13:14-15, 13:19, 13:22-23, 13:27, 13:30
Tarifs
Arrêts supplémentaires 19:17-18
Changement, effets 13:66-68, 14:7-9
Jeunesse 19:18-21
Structure, critères 13:23-26, 13:52, 14:18
Taux d'échange 14:17-19
Transatlantiques
AITA, approbation 13:11, 13:25-26, 19:23
Et intérieurs, comparaison 19:13-16, 19:18-19, 19:22
Vols intérieurs 13:8-13, 13:51-54
Transport fret 19:52-53
Transporteurs régionaux
Politique gouvernementale 13:33-36, 14:12, 19:63, 19:74, 19:82
Rapports 13:7-8, 13:32-36, 13:44-46, 13:57, 19:50, 19:75

National Transportation Act*See*

Canadian Transport Commission

Northern Transportation Company Limited

Canada Development Corporation, operations, relationship 7:27
 Competition, licences 7:26-27
 Directors 7:12
 Dredging program 7:7-8, 7:28-29
 Equipment purchasing 7:8-9, 7:23-25
 Estimates 1971-72 7:5-31, 10:4
 Financial situation, revenue, debt, loans 7:6-7, 7:16-23, 7:30-31
 Gilchrist, W.M., activities, statement 7:5-6
 Offers to purchase 7:12-13
 Personnel 7:13-14, 7:30-31
 Pipeline, construction, relationship 7:9-12, 7:24-25
 Rates 7:13
 Safety record, inspections 7:14-15
 Season, length of 7:15
 Transport and Communications Standing Committee, motion for government to purchase stock 7:21-23, 10:4

Pickersgill, Hon. J.W., President, Canadian Transport Commission

National Transportation Act, Commission, statement 3:5-6

Post Office Department

Costs, estimated 1971-72 6:9
 Côté, Hon. J.P., statement on budgetary expenditures 1971-72 6:7-9
 Crown Corporation, discussion 6:29
 Deficit, estimated 1971-72 6:8-9
 Employees, bilingual program, labour-management relationship 6:18-21, 6:30, 6:34-35
 Estimates, Main 1971-72 6:7-35, 10:4
 International Bureau of the Universal Postal Union, cost of upkeep 6:35
 Magazines, "Time", "Reader's Digest", subsidization 6:28-29
 Mail service
 Improvement 6:9, 6:18, 6:22-23
 Railway transportation 6:17
 Rural 6:10-13, 6:16-17, 6:24-26, 6:31-33
 Vancouver 6:13-16
 Members of Parliament, franking, use 6:29
 Money orders 6:23-24
 Montreal, transport contracts 6:27-28
 Postal rates 6:18, 6:27
 Postal Union of the Americas and Spain, costs 6:35
 Revenue, estimated 1971-72 6:7-8, 6:26-27
 Universal Postal Union, membership costs 6:35

Reports to the House

Second 10:4
 Third 10:4

St. Lawrence Seaway

Cargo, transportation
 Bulk carriers 4:18-19, 4:21
 Carriers 4:19-21
 Cost, Canada-U.S., contribution 4:16
 Financial situation 4:25-27
 Grain, transportation 4:31-32

Vancouver-Toronto, réduction service 13:68-69

Vols nolisés 19:21-22, 19:24

Provinces maritimes, services 13:6-7, 13:56-57, 14:12-13,
 19:63-64, 19:82-85

Association internationale du transport aérien

Air Canada, tarifs 13:11, 13:25-26, 14:18, 19:23

Canadien National—CN*Voir*

Chemins de fer nationaux du Canada

Chemins de fer nationaux du Canada, Montréal

Administration régionale, déclin 10:34-38, 11:5-6, 11:50-51
 "Alberta Gas Trunk Line Ltd.", relations 11:20-21
 Autobus sur rails 10:18-20
 "Burlington Northern", (C.-B.) circulation conjointe 10:59-60
 Canadien Pacifique, intégration 11:32-34
 Centres de service 10:39-40, 11:50, 11:55
 Compagnies affiliées, situation financière 11:21-23
 Hôtels, juridiction taux minimum 10:56-57
 Pipe-lines participation établissement 11:19-21
 Navigation côtière 11:45-49
 Ordinateurs, utilisation 11:43-44
 Personnel 10:36-39, 11:54-61
 Régime pension 11:26, 11:44-45
 Investissement fonds, "Canadian Goldale Corporation",
 Toronto 10:68-70, 11:16-17
 Sécurité
 Lettre de Kamloops (C.-B.) 10:12-13
 Mesures appliquées 10:9-14
 Régions montagneuses 10:12-16, 10:44, 10:47
 Saison hivernale 10:42-43
 Service passagers
 Amélioration équipement 10:31-33, 11:30-31, 11:68, 11:70
 Déficit 10:45-46, 11:15-16
 Frontalier, cessation 10:45-46, 11:16
 Terre-Neuve 10:51-54, 11:61-64
 Wagons-passagers, nombre, 1957-70 11:24-25
 Service recherches 10:20
 Situation financière 10:8-9, 11:7, 11:42-43
 Financement et garantie (Bill C-186) 11:8-12
 Sociétés américaines, relations 10:23-24
 Terrains non utilisés, aménagement, Palmerston, Ont., Toronto
 10:16-17, 11:26-28
 Trajet Montréal-Vancouver, horaire 10:57-59
 Transport ferroviaire, avantages 11:65-66
 Transport marchandises
 Par camions 11:13-15, 11:53
 Par conteneurs 11:34-36, 11:52
 Subventions, région Atlantique, discontinuation 11:37-40
 Tarifs 10:25-29, 10:44-45, 10:62-66
 Ventilation différents modes 11:13-14
 Turbo-train, L.R.C. 10:21-23, 10:36, 10:49-50, 11:29-31

MacMillan, M. N.-J., c.r., Président Compagnie et président Conseil administration, Chemins de fer nationaux du Canada

Exposé, situation financière 10:8-9

Rapports à Chambre

Quatrième 12:3
 Huitième 19:3

Labour relations, Seaway workers 4:17-18

Manitoba Royal Commission Inquiry into Northern Transportation (Mauro Report) 4:55

Montreal, port of, functions 4:11, 4:13-15

Navigation season, extension 2:52-53, 4:12-13

Pleasure craft, use 4:9, 4:27

"St. Lawrence Seaway—Impact on Ontario" (Foley Report) 4:16-17

"The Seaway in Canada's Transportation: An Economic Analysis" (Carr Report) 4:9-10, 4:15, 4:17, 4:20, 4:22, 4:24

Tolls 4:11-12, 4:15, 4:17, 4:21-24, 4:29-30

Traffic, Annual Report 1970 4:6-9, 4:11, 4:18

St. Lawrence Seaway Authority

Camu, Dr. P., activities, statement 4:5-10

Estimates 1971-72 4:5-32, 10:4

Traffic, Annual Report 1970 4:6-9, 4:11, 4:18

Welland Canal, expenditures 4:5-6, 4:24-25

Soberman, R.M., Director of Research, Canadian Transport Commission

Research statement 9:5-11

Talbot, L.R., Vice-Chairman, National Harbours Board

Estimates 1971-72, statement 4:34-35

Telesat Canada

See

Communications Department

Transport Department

See

Transport Ministry

Transport Ministry

Air transportation

Accidents, independent transport board, discussion 3:49-50

Air Canada, relationship 2:37, 2:57

Aircraft, purchases, safety features, recommendations 2:28, 3:49, 3:73

Air piracy, measures against 2:7, 2:38-39, 3:50

Airports

Calgary 2:13

Charlottetown 2:54-55

Halifax 3:46-47, 3:72

Montreal—Dorval, St. Scholastique 2:8, 2:12-13, 2:28-29, 2:48-49, 2:56-57, 2:61-62, 2:64, 3:64-67

Regina 3:78-79

St. John's—Torbay 2:58

Toronto, Malton, new 2:8, 2:12-14, 2:23-24, 2:64-65

"Atlantic Provinces Air Transportation Study", report 2:48, 3:51-52

Canadian Air Transportation Administration, air traffic control, controllers 2:7, 2:14, 3:68-71, 3:74-75

Estimates 1971-72 2:12-15

Northern regions 2:14, 3:67-68

Regional policy 2:37-38, 2:57

STOL aircraft 2:15, 3:47

Supersonic planes, attitude, position 2:53, 3:39

Arctic re-supply, estimated cost 2:10

Arctic Transportation Agency 2:7

Appendices

TC-1—Lettre à M. A. Lambert, c.a., Directeur finances, Hôtel de Ville, Montréal, re: Subvention en lieu et place de taxes 4:92

TC-2—Lettre à M. Saulmier, Port de Montréal, re: Octrois au lieu de taxes 4:93

TC-3—Lettre à M. G. Beaudet, Directeur, port de Montréal, re: Demande subvention en lieu et place de taxes (4 septembre 1970) 4:94

TC-4—Montréal, Conseil ports nationaux, subventions en lieu et place de taxes 4:95

Documents déposés

—"Atlantic Province Air Transportation Study" 2:5, 2:48, 3:51

—"Central-Del Rio Oils Limited"

Rapport intérimaire du premier trimestre de 1971 12:4

24^e rapport annuel de 1970 12:4

—"(Une) évaluation préliminaire du Bang Supersonique au Canada" 3:3

—Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., "Rapport annuel 1970" et "Rapport intérimaire pour neuf mois terminé au 30 septembre 1971" 20:6, 20:13

Témoins

—Alexandor, M. David, Agent parlementaire, "Central-Del Rio Oils Ltd." 12:6-7

—Baldwin, M. J.R., Président, Air Canada 13:6-72, 14:15, 14:18-19, 19:5-87

—Beaven, M. A.B., Secrétaire, "Central-Del Rio Oils Ltd.", Alta 12:7-12, 12:16

—Boughner, M. A.C., Directeur général finances, ministère des Postes 18:30

—Brisset, M. Jean, c.r., Conseiller, Fédération canadienne navigation 15:80-85

—Bryson, M. T.M., Membre administration, Commission ports nationaux 4:59-60, 11:13

—Burgis, M. K.H., Vice-président, Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. 20:13-25

—Camu, M. Pierre, Président, Administration Voie maritime du Saint-Laurent, Administration canadienne transports maritimes 4:5-38, 4:42, 4:48-50, 4:57, 4:68-74, 15:11-14, 15:19, 15:28, 16:7, 16:10, 16:17-19, 16:50-51, 16:53, 17:13-14, 17:54-55, 17:58, 17:66, 17:70-71, 17:85-88, 17:102

—Carvell, M. J.T., Conseiller, Administration transport maritime Canada 16:8

—Chapman, M. J.H., Sous-ministre adjoint (Recherche), Ministère Communications 5:12-16, 8:11, 8:20, 8:23

—Cook, M. Robert F., Président national, Guilde canadienne services marchands 15:31-45

—Cornblat, M. I.C., Sous-ministre adjoint (Finances), Ministère Transports 2:41-42

—Corner, M. W.-R., Vice-président, Comptabilité et finance, Chemins de fer nationaux Canada 10:45-46, 10:52-53, 11:22, 11:43

—Côté, hon. J.P., Ministre des Postes 6:7-33, 18:7-39

—Gilchrist, M. W.M., Président, Société transports du Nord Ltée 7:5-32

—Godbout, M. F., Directeur général, finance et administration, ministère des Communications 8:12-13

—Gotlieb, M. E., Sous-ministre, ministère des Communications 5:20, 5:23, 8:7-8, 8:15-19, 8:22-23

—Harries, M. H., M.P., Parrain, Bill S-12 12:5

Atlantic provinces, transport, subsidization, freight, trucking 2:33-36, 2:49-50

Canadian Meteorological Services 2:7-8

Estimates, Main 1971-72 2:6-65, 3:39-80, 3:87, 10:4

Information, technology, exchange, agreements 2:7-8, 2:18, 2:31, 2:43, 3:77

Jamieson, Hon. Don, statement on Estimates 1971-72 2:6-16

Loans 1971-72, amount 2:8

Manpower requirements 2:9, 2:12

Marine transportation

- Boats, small craft, rules, regulations 3:71-72
- Canadian Marine Transportation Administration, organization 4:33
- Canals, relationship 2:11, 2:62-63
- Costal shipping, study 2:22, 2:26-27
- Estimates 1971-72 2:9-12
- Ferry services
 - Newfoundland 2:58-61, 3:52, 3:55
 - Prince Edward Island 2:15, 2:56-60, 3:52-54, 3:73-74
 - Quebec, North and South Shores, provincial take over 2:27-28
- Ice-breakers use Churchill, St. Lawrence 2:51-53
- Merchant marine, studies 2:21-22
- Ports policy 3:39-42, 3:56-60, 3:72
- Shipbuilding industry, subsidies, relationship 3:42-43
- Shipping studies 2:21-22, 2:26-27
- Ship traffic control 3:60-61

Pollution, fight against, prevention, clean-ups 2:9-10, 3:48, 3:62-63, 3:74

Reorganization 2:7, 2:63

Research 2:15-19, 2:40-44, 3:75-76

Revenue 2:8, 2:13

St. Lawrence Seaway, Carr Report 2:46-48

Search and rescue program 2:10

Surface transportation

- Autoroad safety 2:15, 2:41-44
- Hovercraft, use investigation 2:15
- Rail transportation, use 2:17-21, 2:25-26, 2:57, 3:63-64, 3:75-77
- Rapid transit 2:24, 2:28-30
- Road planning 3:43-46, 3:67, 3:74
- Snowmobiles, research, reports 2:15, 2:30-31
- Surface Administration Estimates 1971-72 2:15-16

Telecommunications, expenditure 2:11

Transportation Development Agency 2:7, 2:17

See also

Canadian Transport Commission

National Harbours Board

St. Lawrence Seaway Authority

ANNUAL REPORTS 1970

Air Canada

Aircraft

Boeing 747 13:39-42, 13:47-48, 19:30-31

Judicial inquiry, report 13:8

Lockheed L-1011's 13:5, 13:42, 19:87-88

Retirement, phasing out 13:20, 13:57, 19:53-54

STOL 13:38-39, 14:14-15, 19:26, 19:28, 19:78

Supersonic 13:5-6, 13:37-38, 13:41

—Hope-Ross, M. W.J., Agent parlementaire 20:12-14, 20:18-20, 20:22, 20:24

—Hunt, M. K.-E., Vice-président, Transports et entretien, Chemins de fer nationaux Canada 10:13-16, 10:38-48, 10:58-59, 11:24-25, 11:49-57

—Hurcomb, M. Philip K., Directeur général, Association canadienne de la marine 15:45-60

—Jamieson, hon. Don, Ministre des Transports 1:8-40, 2:6-65, 3:38-80

—Johnson, M. D.P., Chef, Division marine et traversiers, ministère des Transports 3:74

—Kierans, hon. Eric, Ministre des Communications 5:4-24, 8:4-23

—Langlois, M. Reynold, Conseiller, Association nationale pilotes maritimes canadiens 15:62-80

—Latter, Capitaine A.D., Surintendant pilotage, Administration canadienne des transports 15:30, 16:45-46, 16:51, 17:42, 17:99-107

—Lortie, M. Alain, Conseiller, Fédération pilotes du St-Laurent 15:60-80

—Macgillivray, M. R., Directeur règlements marine, Administration canadienne transport maritime 15:14-30, 16:7-78, 17:17-78, 17:88-90, 17:94

—MacKay, M. John, Sous-ministre, ministère des Postes 6:15, 6:20, 6:34-35, 18:7, 18:14-20

—MacMillan, M. N.-J., c.r., Président Compagnie, et président Conseil administration, Chemins fer nationaux Canada 10:8-70, 11:5-70

—Malcolm, M. Peter, Vice-président, Administration voie maritime du Saint-Laurent 4:27-28

—Marks, M. L.L., Conseiller financier, Commission canadienne transports 3:21

—Martin, M. Jim, Directeur Finances et Contrôleur, Administration Voie maritime du Saint-Laurent 4:16

—Nixon, M. Gordon, Administrateur, Bureau télécommunications, ministère des Communications 8:14-15

—Orser, M. E.H., Vice-président, Finances, Air Canada 13:5, 13:37, 14:15-16, 19:52

—Pageau, M. F., Directeur tarifs et classification, ministère des Postes 6:29, 18:23, 18:27, 18:30, 18:35, 18:38

—Parkhill, M. D.F., Sous-ministre adjoint (Planification), ministère des Communications 5:13-14, 5:17, 5:22-23, 8:19, 8:21

—Pickersgill, M. J.W., Président, Commission canadienne des transports 3:5-37, 3:80-112, 4:75-91, 9:4-5, 9:20-56

—Pratte, M. Yves, c.r., Président, Conseil administration et directeur général, Air Canada 13:4-71, 14:6-18, 19:6-88

—Sainsbury, M. G.V., Directeur, Questions économiques et Recherches, Administration Voie maritime Saint-Laurent 4:16-17

—Scott, M. G.A., Sous-ministre adjoint senior, ministère des Transports 2:55

—Soberman, M. R.M., Directeur recherches, Commission canadienne des Transports 9:4-12, 9:52-53

—Stoner, M. O.G., Sous-ministre, ministère des Transports 2:53, 3:69-70

—Talbot, M. L.R., Vice-président, Conseil ports nationaux 4:34-48, 4:51-67, 4:72-74

—Taylor, M. D.E., Membre administration, Commission ports nationaux 4:36, 4:61-62

Air France, relationship 13:46
 Air traffic control 19:31
 Annual Report 1970, considered 13:4-73, 14:7-20, 19:6-88
 Bilingual policy 13:17, 13:50, 19:10-12, 19:28-29, 19:36,
 19:39-40, 19:56-59, 19:65-68, 19:75, 19:79-81
 Cargo, handling 19:24-25, 19:52-53
 Chairman, president, relationship 13:27
 Charter flights 13:21, 13:45, 13:67, 19:14-15, 19:21-22, 19:24
 Electronic frisking 19:25
 Exchange rate, international fares 14:17-19
 Fares
 Armed forces 19:87
 Charter flights 19:14-15
 Domestic, increase 13:8-9, 13:11-12, 13:51-54, 13:65-68,
 14:7-9, 19:13-14, 19:16-17
 Family fares 13:53
 Overseas, increase 13:11, 13:23-26, 13:65, 19:18
 Sector charges 13:10, 13:13, 13:51-52, 19:16-17
 Stopover charges 13:9-10, 13:52-53, 19:16-18
 Transborder 19:14-15
 Youth stand-by 13:53, 19:18-21
 Finances, interest rate, bonds, taxes 13:21, 13:43, 13:47-50,
 14:15-16
 International routes 13:45, 13:61-62, 19:48-50
 Liquor, wine, cost, type 13:10-11, 19:22-23, 19:77-78
 Personnel, labour-management relations 19:26-28, 19:33-34,
 19:36, 19:38-40, 19:45, 19:50-51, 19:85
 Projections, revenue, profit, passengers 13:4, 13:19-20
 Purpose, role 19:41-42, 19:60-63, 19:69, 19:72-73
 Regional carriers, relationship, government policy 13:7-8,
 13:32-36, 13:43-45, 13:57, 14:12-13, 19:19-20, 19:51,
 19:63, 19:71, 19:74-76, 19:82-85
 Reorganization, effects 13:13-18, 13:55, 13:61, 13:63-65,
 19:32-38, 19:41, 19:45
 Report to the House (Eighth) 19:3, 19:88
 Reservations system 13:15, 13:29-32, 13:58-61, 19:9-10,
 19:29-38, 19:41-44, 19:51-52, 19:54-56, 19:85-86
 Safety record 14:15
 St. Scholastique, facilities, relationship 13:38, 14:13-14,
 19:69-70
 Schedules, scheduling 13:6-7, 13:39, 13:55-56, 13:68-70,
 14:9-13, 14:16-17, 19:6-9, 19:13, 19:61, 19:70
 South African Airway agreement 19:78-79
 Study, McKinsey, management consultant firm 13:13-14, 13:19,
 13:22-23
 Transatlantic service 13:18, 19:59-60

–Taylor, M. John, Président, “Central-Del Rio Oils Ltd.”
 12:8-17
 –Vaughan, M. R.-T., c.r., Vice-président et secrétaire, Chemins
 de fer nationaux Canada 10:20, 10:28, 10:36-39, 10:45,
 10:51-54, 10:63-65, 11:9-15, 11:20-28, 11:46-49, 11:56-58
 –Wilson, M. W.H., Conseil spécial, ministère des Postes 6:14,
 6:19, 6:25, 6:31-33

Canadian National Railways

American railway companies in Canada 10:23-24, 10:59-61,
 10:66
 Annual Report 1970, considered 10:7-70, 11:5-70
 Branch lines, sidings 11:49-51, 11:59
 Busses on rails 10:18-20
 Canadian Pacific Railway, integration 11:32-34
 Companies, affiliated 11:21-23
 Containerization 10:33, 11:14, 11:34-36, 11:52
 Contracts, Welsh, R.F., B.C. Limited 11:58-59
 Coastal shipping 11:45-48
 Ferry services 10:51-52, 11:45, 11:47
 Finances 10:8-9, 10:45-46, 11:7-12, 11:37, 11:42-43, 11:45
 Freight rates 10:8, 10:25-29, 10:43, 10:45, 10:62-66, 11:12-13,
 11:37-40

Grain, transportation 10:44-47, 10:67, 11:52-53
 Hotel industry 10:55-56, 10:61-62
 MacMillan, N.J., financial situation 1970, statement 10:8-9
 Mechanical division 10:40-41
 Oil, bunker C, transportation 11:51-52
 Passenger services 10:17, 10:29-32, 10:45-46, 10:56-59,
 11:15-16, 11:24-26, 11:28, 11:30-34, 11:41, 11:64-70
 Pension plan, fund 10:38-39, 10:68-71, 11:16-19, 11:26, 11:44
 Pipeline, involvement 11:19-21
 Properties 10:17, 11:26-28
 Reorganization, offices, management, employees 10:24-25,
 10:30-31, 10:34-39, 11:5-7, 11:54-56
 Report to the House (Fourth) 12:3
 Research 10:20-23, 10:36, 11:28-31, 11:53-54
 Road cruiser service 10:52-55, 11:30, 11:60, 11:63-64
 Safety
 Letter re: Ashcroft Subdivision, B.C. 10:12-13
 Record, conditions, improvement 10:9-12, 10:42-44,
 10:47-49, 11:49-50
 Slides, detectors 10:14-16, 10:49
 Winter conditions 10:42-43
 Servo-centres 10:34-35, 10:39-40, 11:50, 11:55
 Telecommunications 11:41, 11:43-44
 Trucking fleet 10:33, 11:14-15, 11:53
 Turbo, L.C.R. trains 10:21-23, 10:31, 10:36, 10:49-50,
 11:29-31

IATA

See

International Air Transport Association

International Air Transport Association

Air Canada, fares 13:11, 13:23-26

MacMillan, N.J., Chairman and President, Canadian National Railways

Financial situation, 1970, statement 10:8-9

Reports to the House

Fourth (Canadian National Railways) 12:3
 Eighth (Air Canada) 19:3, 19:88

Appendices

TC-1—Montreal, City of, letter to National Harbours Board
 concerning grants in lieu of taxes, 1967-68, 1968-69,
 1969-70 4:92
 TC-2—National Harbours Board letter to City of Montreal
 concerning grants in lieu of taxes 4:93
 TC-3—National Harbours Board, letter to City of Montreal
 concerning grants in lieu of taxes 4:94
 TC-4—City of Montreal—National Harbours Board, table of
 grants in lieu of taxes 1965-71 4:95

Documents Tabled

"Atlantic Provinces Air Transportation Study", Volume I 2:5,
 2:48
 Central-Del Rio Oils Limited 24th Annual Report 1970
 12:11-12
 Central-Del Rio Oils Limited Interim Report First Quarter 1971
 12:11-12

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., Annual Report 1970
20:12-13

Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. Interim Report for nine
months ended September 30, 1971 20:12-13

"A Preliminary Evaluation of the SONIC BOOM -CANADA"
3:3, 3:39

Witnesses

- Alexandor, David, Parliamentary Agent 12:6-7
- Aribque, Harris, Secretary, Canadian Transport Commission
3:97-98
- Baldwin, J.R., President, Air Canada 13:6-72, 14:15-19,
19:5-87
- Beaven, A.B., Secretary, Central-Del Rio Oils Limited 12:7-12,
12:16
- Brisset, Jean, Q.C., Counsel, The Shipping Federation of
Canada; Canadian Chamber of Shipping; B.C. Chamber of
Shipping 15:80-85
- Bryson, T.M., Board Member, National Harbours Board
4:59-60
- Burgis, K.H., Corporate Vice-President of Hudson's Bay Oil
and Gas Co. Ltd., Director, Mic Mac Oils (1963) Ltd.
20:13-25
- Camu, Dr. P., Administrator, Canadian Marine Transportation
Administration 4:33-42, 4:48-50, 4:57, 4:67-73, 15:11-19,
15:28-29, 15:86, 16:7-10, 16:16-19, 16:30, 16:50-59,
17:13-14, 17:54-60, 17:66-71, 17:85-87, 17:98-107
- Camu, Dr. P., President, St. Lawrence Seaway Authority
4:5-32
- Carvell, J.T., Counsel, St. Lawrence Seaway Authority 16:8,
16:16
- Chapman, Dr. J.H., Assistant Deputy Minister (Research),
Communications Department 5:12-16, 8:11-12, 8:16-23
- Cook, Robert F., National President, Canadian Merchant
Service Guild 15:31-45
- Cornblat, I.C., Assistant Deputy Minister (Finance), Transport
Ministry 2:41-42
- Corner, W.R., Vice-President, Accounting and Finance, Cana-
dian National Railways 10:45-46, 10:52-53, 11:43
- Côté, Hon. J.P., Postmaster General 6:7-35, 18:7, 18:10-42
- Gilchrist, W.M., President, Northern Transportation Company
Limited 7:5-32
- Godbout, F., Director General, Finance and Administration,
Communications Department 8:12-13
- Gotlieb, A.E., Deputy Minister, Communications Department
5:20-21, 8:7-8, 8:15-23
- Hope-Ross, W.J., Parliamentary Agent 20:12-13, 20:18-20
- Hunt, K.E., Vice-President, Transportation and Maintenance,
Canadian National Railways 10:13-16, 10:37-48, 10:58-59,
11:24-25, 11:36, 11:49-59
- Hurcomb, Philip R., General Manager, Dominion Marine
Association 15:45-60
- Jamieson, Hon. Don, Minister of Transport 1:8-40, 2:6-65,
3:39-80
- Johnson, D.P., Chief, Marine and Ferry Branch, Transport
Ministry 3:74
- Kierans, Hon. Eric, Minister of Communications 5:4-24, 8:4-23
- Langlois, Reynold, Counsel, National Association of Canadian
Marine Pilots 15:62-80
- Latter, Captain A.D., Superintendent of Pilotage, Canadian
Marine Transportation Administration 15:30, 16:45-51,
17:42-43, 17:99-103

- Lortie, Alain, Counsel, Federation of St. Lawrence River Pilots 15:60-79
- Macgillivray, R., Director of Marine Regulations, Canadian Marine Transportation Administration 15:14-30, 16:7-78, 17:13-78, 17:88-107
- Mackay, John, Deputy Postmaster General 6:15, 6:20-23, 6:30, 6:34-35, 18:7, 18:14-23, 18:40-41
- MacMillan, N.J., Q.C., Chairman and President, Canadian National Railways 10:8-70, 11:5-70
- Malcolm, Peter, Vice-President, St. Lawrence Seaway Authority 4:27-28
- Marks, L.L., Financial Adviser, Canadian Transport Commission 3:21
- Martin, Jim, Director, Finance & Comptroller, St. Lawrence Seaway Authority 4:25-26
- Nixon, Gordon, Administrator, Telecommunications Bureau, Communications Department 8:14-15
- Orser, E.H., Vice-President—Finance, Air Canada 13:5, 13:37, 14:15-16, 19:52
- Pageau, F., Director, Rates & Classification, Post Office 6:28-29, 18:23-30, 18:35-40
- Parkhill, D.F., Assistant Deputy Minister, (Planning), Communications Department 5:13-14, 5:22-23, 8:19-21
- Pickersgill, Hon. J.W., President, Canadian Transport Commission 3:5-37, 3:80-112, 4:75-91, 9:20-56
- Pratte, Yves, Q.C., Chairman of the Board, Chief Executive Officer, Air Canada 13:4-71, 14:7-20, 19:6-88
- Soberman, R.M., Director of Research, Canadian Transport Commission 9:4-12, 9:52-53
- Stoner, O.G., Deputy Minister, Transport Ministry 2:53, 3:69-71
- Talbot, L.R., Vice-Chairman, National Harbours Board 4:34-74
- Taylor, D.E., Board Member, National Harbours Board 4:36, 4:62
- Taylor, John, President, Central-Del Rio Oils Limited 12:8-17
- Vaughan, R.T., Q.C., Vice-President and Secretary, Canadian National Railways 10:20-22, 10:27-28, 10:36-39, 10:45, 10:51-57, 10:63-65, 11:9-15, 11:20-28, 11:34, 11:40, 11:46-48, 11:56-58
- Wilson, W.H., Special Advisor-Operations, Post Office 6:14, 6:19, 6:25-26, 6:31-33

Members present**Chairman:**

- Lessard, H. Pit (La Salle) 1:7-9, 25-27, 36, 39-40; 2:6, 17, 36-37, 46, 48, 50, 54, 65; 3:5-6, 11, 23, 33, 37-38, 73, 80, 112; 4:5, 10-11, 32-34, 53, 55, 60, 64, 69-70, 74, 83, 91; 5:4, 17-18, 22, 24; 6:4, 7, 31, 35-36; 7:4-6, 17-19, 21-23, 31-33; 8:4, 24; 9:4-5, 11, 13-19, 46, 55-56; 10:7-9, 12, 21, 40, 62, 71; 11:5, 8, 34, 37, 69; 12:5, 15-17; 13:4, 13, 39, 65, 73; 14:5-7, 16-17, 19-20; 15:6-8, 12, 17, 23, 30-31, 43, 45, 50, 56, 60, 72, 86-87; 16:7, 10, 12, 14-15, 19, 26-30, 34-39, 46-47, 52-62, 70, 75, 78; 17:13-14, 16-18, 22-23, 29-30, 34, 38-40, 43, 45, 47-49, 51-53, 59-60, 62-64, 66-67, 70-71, 78, 87, 92, 96-98, 100, 107; 18:7, 9, 13, 23-24, 30, 43-44; 19:5, 11, 29, 31, 35, 44-45, 47-48, 88; 20:8-13, 23, 26

Vice-Chairman:

- Turner, Charles (London East) 3:96-100; 10:36-43; 11:21-26, 57
- Allmand, Warren (Notre-Dame-de-Grâce) 2:41-46, 48; 3:38-45, 68-72, 82-87; 4:5, 16-18, 21, 28, 32, 43-46, 55, 57-60, 64-68, 73-74, 78-79; 8:12; 15:9-10, 12, 19, 23, 25-27, 54-55, 58, 65-67; 17:80-81, 88-89, 93-94; 19:26-31, 45, 47-48, 58-59, 65-66, 78-79
- Barnett, Thomas S. (Comox-Alberni) 16:10-11, 16-18, 22-25, 28, 39-41, 44-47, 49, 58-59, 61, 66-67, 72, 78; 17:14-15, 23-24, 27-29, 33, 35-36, 38, 43-44, 47-48, 51, 72-76, 83-85, 96-97, 101, 106

Membres présents**Président:****Vice-président:**

- Benjamin, L.G. (Les) (Regina-Lake Centre) 1:16-22, 30, 33-36, 38-39;
7:18-28; 8:12-16; 9:36-41, 46-50; 10:56-62; 11:30-34; 14:16-19
- Breau, Herbert (Gloucester) 1:26, 36; 2:32-33, 35-36, 49-50; 3:51-52,
70, 102-106, 111; 7:4; 14:5-6, 12-13; 17:54, 95; 18:19-20, 44
- Danforth, Harold W. (Kent-Essex) 20:17-18, 23-24, 25
- Deachman, Grant (Vancouver Quadra) 1:7; 3:6, 8-9, 16, 38, 56-60,
101-102; 4:35-38, 89-90; 6:4-6, 13-16; 7:9-11, 22-23, 33; 9:17;
11:34-36; 13:8-13, 65-69; 16:13, 31, 37-38, 51, 61, 65-66, 73-74;
17:39, 42-43; 45-48, 50-53, 57, 59, 77-80, 89-90, 99-100, 103;
19:13-19, 34, 45-47
- Dinsdale, Hon. Walter G. (Prince Albert) 6:24-27, 32-33; 8:16-20;
18:7-13, 24-27, 29-30, 37-42
- Duquet, Gérard (Québec Est) 3:88-90; 4:43-63; 9:17-18;
15:41-42; 16:14, 19, 26, 44, 52, 57-58, 60, 71, 76; 17:32, 34,
36-37, 50, 65-67, 73-74, 91, 101; 19:46, 66, 85
- Forget, Victor (Saint-Michel) 4:63; 10:7; 16:76; 17:98; 18:32, 43-44
- Godin, Roland (Portneuf) 17:31-32
- Goode, Thomas H. (Burnaby-Richmond) 4:53
- Guay, Raynald (Lévis) 2:21-23; 3:23-26, 110-111; 4:40-43; 5:16-17
- Harries, H. (Edmonton-Strathcona) 10:24-27; 13:22-26
- Horner, Jack H. (Crowfoot) 1:25, 28-32, 40; 6:6-7; 10:43-49, 52-53;
11:12-16; 13:43-47
- Howard, Frank (Skeena) 15:6-8, 11-12, 19-20, 24, 36-38, 41-43, 45,
86
- Howe, Wm. Marvin (Wellington-Grey) 1:22-26; 2:23-26, 40, 63-64;
3:9-13, 22, 61-63, 111-112; 5:12-16; 7:15-16; 9:13, 33-36; 10:7-8,
16-21; 11:26-30, 51-52, 54; 14:7; 15:8-9; 19:5-6, 50-54; 20:8-9
- Laflamme, Ovide (Montmorency) 15:6, 8, 14-18, 22-23, 33-34, 43,
50-52, 59, 65, 82-84, 86; 16:8, 11-12, 14, 20-21, 23-26, 30, 35,
38-39, 50, 53-57, 59-60, 63-64, 67, 70-76; 17:13-14, 16-18, 22-23,
25-26, 28-31, 36, 44-45, 52-55, 58-60, 62-71, 82-83, 91-96, 102,
105; 19:72-73
- La Salle, Roch (Joliette) 4:13, 29-30
- Leblanc, Fernand E. (Laurier) 13:11; 14:13-16; 15:30-31, 35-36,
41-42, 87; 17:66, 100
- Loiselle, Gérard (Saint-Henri) 4:75, 77
- Major, Robert Benoit (Argenteuil) 15:55-56, 58; 17:20-21
- McCleave, Robert (Halifax-East Hants) 2:64-65; 3:45-47, 72-73;
4:38-40, 68, 76-78, 90-91; 13:4-8; 15:86-87; 16:7-9, 15, 19-20,
27-29, 31, 36-37, 45-46, 52-55, 58, 61-63, 66, 70, 77-78; 17:14,
18-19, 25-27, 32, 35, 37-38, 40-43, 49, 56-62, 77-79, 88, 92-93,
97-100, 102-107; 18:21-24, 32-33, 44
- McGrath, James A. (St. John's East) 1:7; 2:33, 36-41, 52, 58-61;
3:26-32, 56, 60-61; 4:60-63, 81-83, 86-89; 9:4, 14-16, 19;
10:49-56; 13:13-18, 30, 34-36; 15:67-69; 19:54-60, 68, 71
- McNulty, James C. (St. Catharines) 15:19, 29-30, 40; 17:18;
19:35-37; 20:10
- Murta, Jack B. (Lisgar) 4:53-54, 80-81
- Noble, Percy V. (Grey-Simcoe) 15:43-44, 59-60
- Orlikow, David (Winnipeg North) 13:51-54; 18:15, 17-19, 27-37, 43
- Perrault, R.J. (Ray) (Burnaby-Seymour) 9:22-26
- Peters, Arnold (Timiskaming) 13:27-33
- Portelance, Arthur (Gamelin) 4:21-22, 24-25, 31-32, 55-56, 72-73;
8:12; 20:9
- Pringle, (Jerry) M.E. (Fraser Valley East) 1:26-28
- Ritchie, Gordon (Dauphin) 2:46-48; 3:109-110; 10:34-36; 11:5-8
- Rock, Raymond (Lachine) 1:15-16; 2:29-32, 61-63; 3:33-37, 64-68,
80-82; 4:10-11, 13, 25-28; 7:16-18, 21-22, 32; 8:9-11; 9:4-5, 13-22,
55-56; 10:21-24; 13:37-38; 15:41, 69-72; 16:12-13, 15, 23-24,
27-28, 30, 34-36, 39, 61-62, 64, 67, 77; 17:16-17, 32-34, 42, 46,
49, 53, 56, 60, 87, 91-92, 94; 18:13-15, 37; 19:12-13, 80; 20:8

- Skoberg, John L. (Moose Jaw) 1:8-9, 12-15, 37, 39-40; 2:17-21, 48-49, 51-54; 3:12-18, 38, 47-51, 74-80, 90-96; 5:8-12; 6:4-6, 16-20, 27-30, 33-36; 7:4, 12-15, 28-33; 8:4-8, 20-23; 9:26-33, 41-46, 50-55; 10:9, 12, 14-16, 48, 66-71; 11:16-19, 21, 45-59, 65-69; 12:8-16; 13:39-43; 14:6, 19; 15:9-11, 22, 27-29, 44-47, 56-58, 72-76, 84-85; 19:19-24, 37-42, 47, 74-78, 81, 85-88; 20:13-17, 19-22, 24-25
- Southam, Richard R. (Qu'Appelle-Moose Mountain) 10:27-29
- Stewart, Douglas Craig (Marquette) 6:10-13, 30-32
- Thomas, Charles (Moncton) 1:8, 10-11, 20, 31-33; 6:20-24; 7:6-9; 9:8-9, 11-12; 10:30-33; 11:37-41; 14:5-12; 15:7, 10, 15-16, 24, 38-40, 52-54, 76-80, 84-86; 19:6-12, 17, 45, 60-65, 82-85; 20:8, 11
- Trudel, Jacques L. (Bourassa) 1:11-12; 2:26-29, 50, 56-57; 3:18-23; 4:47-48, 50-53, 55, 70-72, 74, 83-84; 5:7-8; 11:8-12, 14, 35, 42-45, 59-60; 12:7-8, 16-17; 13:18-22, 47-50; 16:19, 74-75, 77-78; 17:19-20, 22-23, 30-31, 59, 66-67, 72, 76-77, 94-97, 99, 105; 18:40-41, 43; 19:24-26, 42-44, 57, 67-68, 79, 81; 20:18-19, 22
- Bell, Thomas M. (Saint John-Lancaster) 4:28-29; 10:62-66; 14:6; 16:14-15, 27, 29-35, 37-38, 41-43, 45, 47-52, 68-70, 75-77; 17:20-22, 24, 29-30, 34, 39-40, 52, 74, 90-91, 95, 98, 100
- Blair, D. Gordon (Grenville-Carleton) 13:58-61; 19:31-34
- Comeau, Louis R. (South Western Nova) 13:33-37
- Lundrigan, John (Gander-Twillingate) 4:79-80, 84-85; 11:60-62; 13:61-65
- Macquarrie, Heath (Hillsborough) 2:48, 54-56; 3:52-56, 73-74
- Marshall, Jack (Humber-St. George's St. Barbe) 3:22; 4:57; 11:63-65; 13:55-58; 19:69-71
- Nesbitt, Wallace B. (Oxford) 13:69-73
- Reid, John M. (Kenora-Rainy River) 5:17-24
- Stewart, Ralph Wesley (Cochrane) 19:48-50
- Whiting, R.L. (Halton) 3:106-109

Also present:

Autres députés
présents:

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, February 16, 1971

Chairman: Mr. Fernand E. Leblanc

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 1

Le mardi 16 février 1971

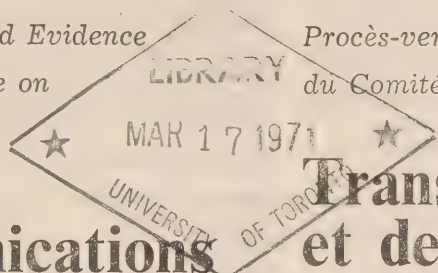
Président: M. Fernand E. Leblanc

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications



RESPECTING:

Bill C-186, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1970, to the 30th day of June, 1971, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

INCLUDING:

First Report to the House

APPEARING:

The Honourable Don Jamieson,
Minister of Transport

CONCERNANT:

Le Bill C-186, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

A COMPARU:

L'honorable Don Jamieson,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.
Benjamin
Breau
Carter
Deachman
Forget
Godin
Guay (*Lévis*)
Horner
Howe
McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs
Murta
Pringle
Rock
Skoberg
Smith (*Saint-Jean*)
Southam
Thomas (*Moncton*)
Trudel
Turner (*London*
East)—(20).

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On February 15, 1971:

Mr. Deachman replaced Mr. Allmand.
Mr. Pringle replaced Mr. Crossman.

On February 16, 1971:

Mr. Horner replaced Mr. Carter.
Mr. Howe replaced Mr. Peddle.
Mr. Murta replaced Mr. Nowlan.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 15 février 1971:

M. Deachman remplace M. Allmand.
M. Pringle remplace M. Crossman.

Le 16 février 1971:

M. Horner remplace M. Carter.
M. Howe remplace M. Peddle.
M. Murta remplace M. Nowlan.

ORDER OF REFERENCE

Monday, February 8, 1971.

Ordered,—That Bill C-186, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1970, to the 30th day of June, 1971, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 8 février 1971

Il est ordonné,—Que le Bill C-186, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

The Clerk of the House of Commons

ALISTAIR FRASER

Le Greffier de la Chambre des communes

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, February 17, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, February 8, 1971, your Committee has considered Bill C-186, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1970, to the 30th day of June, 1971, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 1*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 17 février 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 8 février 1971, le Comité a étudié le Bill C-186, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 1*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

H. PIT LESSARD

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, February 10, 1971

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m. for the purpose of organization.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Carter, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nowlan, Peddle, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Southam, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*).

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Moved by Mr. Portelance, seconded by Mr. McGrath,—That Mr. H. Pit Lessard be elected Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Skoberg, seconded by Mr. Smith (*Saint-Jean*)

Resolved,—That nominations be closed.

There being no other motion, the Clerk of the Committee declared Mr. H. Pit Lessard duly elected Chairman of this Committee, and invited him to take the Chair.

The Chairman thanked the members for the honour and confidence bestowed upon him and then called for motions for the election of a Vice-Chairman.

Moved by Mr. Skoberg,

That the Standing Committee on Transport and Communications lead the way in approving the election of a Chairman and Vice-Chairman, along the line that one or the other should be elected from the ranks of the opposition members.

The question being put on the said motion, it was negative: yeas (7); nays (8).

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved: That the Committee print 1000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Portelance,

Resolved: That the Sub-Committee on agenda and Procedure be comprised of the Chairman, the Vice-Chairman and five (5) other members appointed by the Chairman, after the usual consultations with the Whips of the different parties.

On motion of Mr. Thomas (*Moncton*),

Resolved: That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present. Such meetings to be held provided that at least seven (7) members representing the Parties in the House, including the Chairman, be present.

On motion of Mr. Portelance,

Resolved: That this Committee print, as a supplementary issue to its Minutes of Proceedings and Evidence, a sessional index prepared by the Library of Parliament.

At 4:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 10 février 1971.

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports et des Communications se réunit à 3 h 35 de l'après-midi, pour s'organiser.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Carter, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nowlan, Peddle, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Southam, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*).

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

M. Portelance propose, avec l'appui de M. McGrath, M. H. Pit Lessard au poste de président du Comité.

M. Skoberg propose, avec l'appui de M. Smith (*Saint-Jean*) et il est

Résolu,—Que la période de mise en candidature soit close.

N'ayant pas d'autre candidature, le greffier du Comité déclare M. H. Pit Lessard élu président du Comité et l'invite à prendre le fauteuil.

Le président remercie les membres de l'honneur et de la confiance qu'on lui confère et se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de vice-président.

M. Skoberg propose,

Que le Comité permanent des Transports et des Communications prenne l'initiative d'approuver l'élection d'un président et d'un vice-président pour que l'un ou l'autre soit élu à partir des rangs des députés de l'opposition.

La motion est mise aux voix et est rejetée de la façon suivante: en faveur (7); contre (8).

M. Skoberg propose et il est

Résolu: Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires des procès-verbaux et témoignages.

M. Portelance propose et il est

Résolu: Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé du président, du vice-président et de cinq autres membres nommés par le président, après consultation avec les Whips des différents partis.

M. Thomas (*Moncton*) propose et il est

Résolu: Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression même en l'absence de quorum. Ces séances pourront se tenir pourvu qu'au moins 7 députés représentant les partis à la Chambre, y compris le président, soient présents.

M. Portelance propose et il est

Résolu: Que le Comité fasse imprimer, en supplément des procès-verbaux et témoignages, un index sessionnel préparé par la bibliothèque du Parlement.

A 4 h de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Robert Normand

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, February 16, 1971
(2)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 4.10 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Deachman, Forget, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Loiselle, Murta, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18.)

Also present: Mr. Lundrigan, M.P.

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

The Committee had for consideration Bill C-186, The Canadian National Railways Financing and Guarantee Act.

Moved by Mr. McGrath

That the Committee do now adjourn.

And the motion being put, it was negatived: yeas—(4); nays—(9).

The Chairman called Clause 1 and invited the Minister to make an opening statement.

The members questioned the Minister.

Clauses 1 to 15 were carried.

The Title, Preamble, and the Bill were carried.

The Chairman was instructed to report the Bill.

At 6.00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 16 février 1971.
(2)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports et des Communications se réunit à 4 h 10 de l'après-midi. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Deachman, Forget, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Loiselle, Murta, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(18).

Autre député présent: M. Lundrigan.

Comparaît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Le Comité entreprend l'étude du bill C-186, Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie).

M. McGrath propose

Que le Comité suspende maintenant ses travaux.

La motion est mise aux voix et est rejetée de la façon suivante: en faveur (4); contre (9).

Le président met en délibération l'article 1 et invite le ministre à faire une déclaration.

Les députés questionnent le ministre.

Les articles 1 à 15 sont adoptés.

Le titre, le préambule et le Bill sont adoptés.

On demande au président de faire rapport du Bill.

A 6 h du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, February 16, 1971.

[Texte]

• 1610

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. We have for consideration this afternoon Bill C-186, Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1970.

Mr. McGrath, on a point of order.

Mr. McGrath: I am going to move a motion, Mr. Chairman, which is not debatable. I am going to state my grounds for moving the motion and in so doing I will apologize to the Minister. I know how busy he is. It is unfortunate that he is a witness before us today. However, that does not take away from the urgency or the import of the position, and the motion I am going to make arises out of the position that some of find ourselves in.

At the present time, Mr. Chairman, the Committee of the Whole House is examining Bill C-207, the Government Organization Bill, which affects the organization of the whole Government of Canada and consequently, directly involves every member of the House and, I would submit, requiring the presence of members of the House, especially members who have a special interest in the particular clause of the Bill which is currently under discussion.

For my own part, I have an amendment to move in Committee of the Whole which will preclude my attendance at this Committee today, notwithstanding the fact that the Bill which we are examining, the CNR financing Bill, and the evidence that the Minister will give in relation thereto is of great importance to me and my constituency and my province and my region of the country. For these reasons, Mr. Chairman, I do this not as a frivolous move but as a serious move. I move that this Committee do now adjourn.

The Chairman: A motion of adjournment is always in order and it is not debatable. Mr. Deachman.

Mr. Deachman: There is a point of order here, Mr. Chairman, and I think that without discussing the substance we can discuss the point of order before it.

The Chairman: No.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, with respect, a motion to adjourn is not debatable.

The Chairman: Order, please. You have a seconder, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: It is not necessary, Mr. Chairman.

The Chairman: Would those in favour of Mr. McGrath's motion to adjourn this Committee please rise.

Will those against please stand.

Motion negatived.

The Chairman: Is it agreeable to the Committee that I call clause 1?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 16 février 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons un quorum. Nous étudions cet après-midi le Bill C-186, Loi de 1970 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie).

Monsieur McGrath, invoque le Règlement.

M. McGrath: Je vais faire une motion qui ne peut être discutée, monsieur le président. Je vais donner les raisons de ma motion et, ce faisant, je vais m'excuser auprès du ministre. Je sais qu'il a beaucoup de travail. Il est regrettable qu'il compareisse comme témoin ici aujourd'hui. Cependant, cela n'enlève rien à l'urgence ou à l'importance de la situation, et la motion que je vais présenter est dictée par la situation dans laquelle certains d'entre nous se trouvent.

Présentement, monsieur le président, le Comité plénier étudie le Bill C-207, Loi de 1970 sur l'organisation du gouvernement, qui traite de l'organisation de tout le gouvernement du Canada et par conséquent, intéresse directement tous les députés de la Chambre et, à mon avis, nécessite la présence des députés, surtout ceux qui s'intéressent à l'article particulier du Bill qui est présentement à l'étude.

Pour ma part, j'ai une modification à proposer au Comité plénier, ce qui m'empêche de rester ici aujourd'hui, même si le bill que nous étudions et les témoignages que le ministre va donner à ce sujet sont très importants dans ma circonscription, dans ma province et dans ma région. Pour ces raisons, monsieur le président, je propose sérieusement l'ajournement immédiat du Comité.

Le président: Une motion d'ajournement est toujours conforme au règlement et n'est pas discutable. Monsieur Deachman.

M. Deachman: Il y a ici une question de Règlement, monsieur le président, et je crois que sans parler de la substance, nous pouvons discuter de la question du règlement.

Le président: Non.

M. McGrath: Monsieur le président, je vous prie de noter qu'une motion d'ajournement n'est pas discutable.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Quelqu'un va-t-il appuyer votre motion, monsieur McGrath?

M. McGrath: Ce n'est pas nécessaire, monsieur le président.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. McGrath, veuillez vous lever.

Ceux qui sont contre la motion, veuillez vous lever.

La motion est rejetée.

Le président: Est-ce que le Comité est d'accord pour que nous examinions l'article 1?

[Text]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Clause 1 will stay open for general discussion and I will now invite the Minister, Mr. Jamieson, to make an opening statement. Mr. Jamieson.

Hon. Don Jamieson (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I do not propose to make a lengthy opening statement. I am here, as I understand it, at the request of the Committee, and I may say, too, in reference to the time of meeting of the Committee that I was under the impression that there had been agreement for this afternoon because it was one of the questions that I asked as to whether or not the members wished to meet while the House was in session. However, that is an aside. I just mention it.

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman, in the steering committee there was no agreement to meet at 4.00 p.m. We had hoped that we could meet this morning as the other committees usually do. If there is a misunderstanding, it is unfortunate but there was no agreement on behalf of the steering committee to meet at 4.00 o'clock this afternoon.

The Chairman: Mr. Skoberg, speaking to your point of order, as a matter of fact, we had a discussion with the Minister and I went back to see Mr. Thomas and you were gone at that time. I am sorry but you had to go on Thursday afternoon but we came to an agreement that we would sit at 4.00 p.m.

• 1615

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, on a point of order. That is not quite right. Nobody spoke to me. There was a notice on my desk yesterday afternoon, when I got in. The meeting had already been called.

The Chairman: If my memory is right, Mr. Turner was with me when we talked to you about it. The Minister could not come in the morning, it was impossible. The earliest that we could get him was 4 o'clock in the afternoon.

Mr. Thomas (Moncton): I object strongly, Mr. Chairman. The first intimation I had was a note left on my desk yesterday afternoon when I got back to my office at about 3 o'clock. Aside from that, I agree with Mr. Skoberg that the Standing Committee was not consulted and I want to register a firm objection. We have done this in the past and we are now getting fed with the position of having committees meeting while the House is sitting. My party is firmly opposed to this and I am once again registering a strong objection on behalf of our party. It is quite obvious what is happening today. Our members are in the House speaking on amendments to Bill C-207. They cannot be there and here too. The result is that this Committee is not going to function properly at all if this practice continues.

Mr. Jamieson: I just wanted to say that, whether or not it was a misunderstanding, I did inquire at the time as to whether or not there was agreement to meet this afternoon while the House was in session. I had the impres-

[Interpretation]

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 1 fera l'objet d'une discussion générale. J'invite maintenant le ministre, M. Jamieson, à faire une déclaration d'ouverture. Monsieur Jamieson.

L'hon. Don Jamieson (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de faire une déclaration d'ouverture très longue. Si je comprends bien, je suis ici à la demande du comité et je puis aussi dire, en ce qui a trait à l'heure de la réunion du Comité, que j'avais l'impression que vous étiez d'accord pour qu'elle ait lieu cet après-midi, parce que c'est une des questions que j'avais posée, à savoir si les membres avaient l'intention de se réunir pendant que la Chambre siégeait. Cependant, ce n'est là qu'une digression, je ne fais que le mentionner.

M. Skoberg: Un rappel au Règlement, monsieur le président; le Comité de direction ne s'était pas mis d'accord pour que la réunion ait lieu à 4 heures. Nous avions l'intention de nous réunir ce matin, comme les autres comités le font d'ordinaire. S'il y a eu confusion, c'est malheureux, mais le Comité de direction ne s'est pas mis d'accord pour que la réunion ait lieu à 4h. cet après-midi.

Le président: Monsieur Skoberg, en ce qui a trait à votre rappel au Règlement, nous avons en effet eu un entretien avec le ministre et je suis retourné voir M. Thomas; vous étiez parti à ce moment-là. Je m'excuse, mais il fallait que vous repartiez jeudi après-midi, et nous nous sommes mis d'accord pour tenir la séance à 4 heures.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Cela n'est pas tout à fait vrai. Personne ne m'en a parlé. Il y avait un avis sur mon pupitre hier après-midi lorsque je suis entré. La réunion avait déjà été convoquée.

Le président: Si je me rappelle bien, M. Turner était avec moi lorsque nous vous en avons parlé. Le ministre ne pouvait venir le matin, c'était impossible. Le plus tôt qu'il pouvait venir, c'était à 4 heures de l'après-midi.

M. Thomas (Moncton): Je m'objecte fortement, monsieur le président. Le seul avis que j'ai eu est une note qui a été déposée sur mon pupitre hier après-midi lorsque je suis revenu à mon bureau vers 3 heures. De plus, je suis d'accord avec M. Skoberg lorsqu'il dit que le Comité permanent n'a pas été consulté et je veux soumettre une objection sans équivoque. Nous avons déjà fait cela par le passé et nous sommes fatigués d'avoir des séances lorsque la Chambre siège. Mon parti s'y oppose et je veux formuler de nouveau une objection au nom de mon Parti ce qui se produit aujourd'hui est clair. Nos membres sont à la Chambre pour discuter des modifications au bill C-207. Ils ne peuvent pas être ici et là en même temps. Notre Comité ne pourra pas bien fonctionner si nous continuons à procéder de cette façon.

M. Jamieson: Tout ce que je voulais dire, qu'il y ait un malentendu ou non, c'est que je me suis renseigné à ce moment-là afin de savoir si vous étiez d'accord pour que la réunion ait lieu cet après-midi pendant que la Cham-

[Texte]

sion that it was. I just want to emphasize that had it been the wish of the Committee to meet at some time when the House was not sitting, I would have been glad to do it.

The Chairman: Mr. Jamieson, I hate to leave it to reflect like that because it was understood that we would sit three times today. The one for this morning was cancelled because you could not come but there were two sittings mentioned for today. Everybody knew that the House was sitting today. I do not want to leave the impression that nobody was aware of that. I think they were all aware of that. This morning, Mr. Skoberg was gone. I agree that we could not consult him. However, it was agreed that we have three sittings today.

Mr. Skoberg: I think the point that has to be made though, is that, there is no use carrying on a discussion of this nature. The only thing is that we did not know what the order of business would be in the House or that we would be sitting as a Committee of the Whole. It does have a bearing, let us not fool ourselves, if anybody is really interested in a particular piece of legislation.

Mr. Jamieson: Fine. Perhaps I ought not to have brought it up but I did want to make my own position clear.

In any event, gentlemen, this piece of legislation has been before the Committee or the House for a number of months now, dating back prior to the Christmas recess. It is an annual Bill. I understand that the concern of the Committee is partially with this legislation, but is equally involved with the entirely legitimate desire of Committee members to question various representatives of the crown corporations involved, that is Canadian National Railways and Air Canada as well as myself and the spokesman for the Canadian Transport Commission.

I have no quarrel whatever with that position. I think that it is entirely proper that you should do that. I merely suggest to you that a more appropriate and a broader term of reference would, I believe, facilitate the work of the Committee.

• 1620

Since I believe the Estimates, for example, are going to be tabled tomorrow, and this will undoubtedly be a reference to this Committee, that this might be a more appropriate occasion on which to examine myself and officials of my Department as well as representatives of the Canadian Transport Commission. Similarly, from the standpoint of the Crown corporations, their annual reports will be available in the near future, and once again I would suggest that the terms of reference under that annual report would be much more comprehensive. I say that, of course, because I want to make it perfectly plain that I am as anxious as you are to have a public airing of all of the issues involving transportation, but there is a problem with this particular piece of legislation in that in some respects there are time limits imposed on it. It is already creating quite a bit of difficulty for the corporations concerned with regard to their forward financing. If this were the only means by which members could achieve their objective of questioning these corporations then obviously this would be the route to follow,

[Interprétation]

bre siège. J'avais l'impression que vous étiez tous d'accord. Je veux seulement souligner le fait que si le Comité avait indiqué qu'il préférerait se réunir à un moment où la Chambre ne siège pas, j'aurais été heureux de le faire.

Le président: Monsieur Jamieson, je puis vous dire que nous avons décidé d'avoir trois séances aujourd'hui. Nous avons annulé celle de ce matin parce que vous ne pouviez pas venir, mais il y avait deux séances de prévues pour aujourd'hui. Chacun savait que la Chambre siégeait aujourd'hui. Je ne veux pas laisser l'impression que personne n'était au courant de cela. Je crois qu'ils étaient tous au courant. M. Skoberg était parti ce matin. J'admets que nous n'avons pas pu le consulter. Cependant, nous avons décidé d'avoir trois séances aujourd'hui.

M. Skoberg: Je crois qu'il faut dire qu'il est inutile de poursuivre une discussion de ce genre. Le fait est que nous ne savions pas ce que serait l'ordre du jour à la Chambre et qu'il y aurait une séance en Comité plénier. Cela a une certaine importance, et il ne sert à rien de le nier, si quelqu'un s'intéresse vraiment à un projet de loi particulier.

M. Jamieson: D'accord, je n'aurais peut-être pas dû en parler, mais je voulais établir ma position de façon précise.

De toute façon, messieurs, ce projet de loi est devant le Comité ou la Chambre depuis plusieurs mois; il a été déposé avant le congé de session des Fêtes. C'est un bill annuel. Je crois que le Comité s'intéresse en partie à ce projet de loi, mais que les membres du comité désirent également, et à juste titre, poser des questions aux divers représentants des Sociétés de la Couronne qui entrent en jeu, c'est-à-dire les chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada, ainsi qu'à moi-même et au porte-parole de la Commission canadienne des transports.

Je ne m'objecte pas à cela. Je crois qu'il est tout à fait convenable que vous le fassiez. Je vous dis seulement qu'à mon avis, un mandat plus approprié et plus complet faciliterait le travail du Comité.

Comme les prévisions budgétaires, si je ne m'abuse, seront présentées demain, et comme elles seront sans doute renvoyées au Comité, je crois que ce serait une occasion plus appropriée pour poser des questions à moi-même et aux fonctionnaires de mon Ministère, ainsi qu'aux représentants de la Commission canadienne des transports. De même, en ce qui a trait aux Sociétés de la Couronne, leurs rapports annuels seront publiés prochainement et une fois de plus, je crois que le sujet à traiter dans ce Rapport annuel serait beaucoup plus étendu. Je veux seulement dire très clairement que je souhaite autant que vous que les questions qui se rapportent aux transports soient mises au clair publiquement, mais il y a un problème avec ce projet de loi particulier en ce sens que, d'une certaine façon, il y a des délais qu'il faut respecter. Cela crée déjà beaucoup de difficultés pour les Sociétés en cause en ce qui a trait à leur financement futur. Si c'était la seule façon pour les membres du Comité d'atteindre leur but qui est de s'entretenir avec ces Sociétés, ce serait alors, évidemment, la façon de

[Text]

but since it is not I would hope that the Committee might consider referring this measure back for enactment on the basis that I have already outlined, that there will be ample opportunity for questioning of all concerned, beginning as soon—in the case of Transport and CTC—as you wish. I will also give you an undertaking that if the annual reports of the corporations in question are not available to the Committee when you wish to discuss them with CN and Air Canada I will undertake to find some other reference that will not delay the appearance of these representatives before the Committee. I simply make the plea that both in the interests of the people working for these corporations and also in the interests of the orderly handling of these important matters that this particular measure is not held up any longer. I can assure you that if it is held up very much longer that with capital funds, and so on, it is going to be very difficult for these corporations to carry on without some sort of emergency measures.

This is all I wish to say, Mr. Chairman, except to add that insofar as any questions you have for me on this particular bill or on any aspect of transportation I am at your disposal and I will be glad to answer to the very best of my ability.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, since I held my hand up I think the Minister has answered my questions pretty well. Are we into a general discussion of the Bill now?

The Chairman: We are on a clause-by-clause discussion.

Mr. Thomas (Moncton): I just want to ask the Minister through you, sir, this question. I understand it is not necessary that the reports of Air Canada or of CN be referred to this Committee. I believe they can just be tabled in the House without any reference. Can we be sure that Air Canada officials and CN officials will be appearing before us within the next two or three weeks possibly, or very soon, because, as you know, there are now quite a few live issues with Air Canada. Does the report necessarily have to be referred to the Committee? We did not see it last year. You have assured us, then, that we will have the right to summon these officials on some pretense or other at your discretion.

Mr. Jamieson: Yes. I am certainly prepared, to the maximum extent of my authority, to assure the Committee of this fact. In fact, it might be very useful to have the Committee meet the steering committee, perhaps, and establish a timetable as to how it wishes to go into these matters. As I mentioned, the Estimates will be tabled tomorrow, so there will be no untoward delay in that part of it, and this will embrace both the Ministry of Transport, through me and my officials, and the Canadian Transport Commission. I have not inquired recently as to when the two annual reports will be ready but I would suspect it will be shortly.

[Interpretation]

procéder, mais comme ce ne l'est pas, j'espère que le Comité étudiera la possibilité de renvoyer ce bill à la Chambre pour qu'il soit adopté, pour les raisons dont je viens de parler, parce qu'il y aura encore beaucoup d'occasions de questionner tous les intéressés aussi tôt, dans le cas des Transports et de la CCT, que vous le voudrez. En outre, si les Rapports annuels des Sociétés en cause ne peuvent pas être mis à la disposition du Comité lorsque vous voudrez en parler avec le CN et Air Canada, je m'engage à trouver d'autres références qui ne retarderont pas la comparution de ces représentants devant le Comité. Je voudrais seulement vous prier, tant dans l'intérêt des gens qui travaillent pour ces Sociétés que dans l'intérêt de l'étude ordonnée de ces questions importantes, de ne pas retenir ce bill particulier plus longtemps. Je vous assure que s'il y a d'autres retards, qu'en raison des dépenses d'établissement et ainsi de suite, ces Sociétés auront beaucoup de difficultés à subsister sans avoir recours à certaines mesures d'urgence.

C'est tout ce que je voudrais dire, monsieur le président. Je voudrais seulement ajouter que si vous voulez me poser des questions au sujet de ce projet de loi ou de tout autre aspect des transports, je suis à votre disposition et je serai heureux de répondre au meilleur de mes connaissances.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, depuis que j'ai levé la main, je crois que le Ministre a assez bien répondu à mes questions. Est-ce que nous allons faire une étude générale du bill maintenant?

Le président: Ce sera une étude article par article?

M. Thomas (Moncton): Je voudrais poser au ministre la question suivante par votre entremise, monsieur. Si je comprends bien, il n'est pas nécessaire que les rapports d'Air Canada ou du CN soient renvoyés à notre Comité. Il me semble qu'ils peuvent simplement être déposés à la Chambre sans nous être renvoyés. Pouvons-nous être certains que des fonctionnaires d'Air Canada et du CN comparaitront devant nous dans les deux ou trois prochaines semaines si c'est possible, ou très prochainement parce que, comme vous le savez il y a déjà plusieurs problèmes d'actualité en ce qui a trait à Air Canada. Est-ce que le rapport doit nécessairement être renvoyé au Comité? L'année dernière nous l'avons pas vu. Vous nous avez donc assurés que nous aurons le droit de faire comparaître ces fonctionnaires pour une raison ou pour une autre que vous déterminerez.

M. Jamieson: Oui. Je suis prêt, autant que je le peux, à en assurer le Comité. De fait, il serait peut-être très utile que le Comité réunisse son comité de direction et établisse un calendrier pour l'étude de ces questions. Comme je l'ai mentionné, le budget sera déposé demain, de sorte qu'il n'y aura pas de retard inutile de ce côté-là, et cela comprendra le ministère des Transports par mon entremise et la Commission canadienne des transports. Je ne me suis pas renseigné récemment au sujet de la date de publication des deux rapports annuels, mais je crois que ce sera très tôt.

[Texte]

• 1625

However, if having gone through these other phases you then find that there is a gap between your completion of the Estimates and the reports, then I certainly assure you that it is my view that both CN and Air Canada should appear before this Committee, and we will find some mechanism, presumably with the concurrence of the House because obviously you would not object, in order to do that.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, that satisfies me. I will defer my questions and perhaps you could put me down for the second round.

The Chairman: Thank you. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: In looking over the recommendation I have some questions to the Minister. The amount mentioned in the Bill is \$229 million. If I look over the sums that are mentioned, some are mentioned in 1970, and some are mentioned in 1971 and we far exceed the \$229 million, and I understand there is a bridge there of a period of two years—1970 to 1971. Can the Minister assure us that we will possibly have to have another Bill of this type to cover the excess over the \$229 million? This in my mind is not clear.

Mr. Jamieson: That would be my assumption. If there is any override, perhaps that would be the appropriate word, it would be incorporated in the next Bill of this nature in the current year because, of course, it is a statutory requirement at the present time that this form of Bill be introduced annually. If the situation that you envisage did emerge, then it would be in the next Bill, yes.

Mr. Trudel: I have another question also emerging from the recommendation regarding the 13 million pounds to be issued by Air Canada. I assume this is for the purchase of motors for some of the units that are now being used by Air Canada.

The question was answered in the House today. Is this in any way jeopardized by the situation that we now find ourselves with with Rolls Royce?

Mr. Jamieson: No, this is a guarantee by ECGB, the British equivalent of our own Export Development Corporation, which gives Air Canada a particular rate of interest in effect in return for buying Rolls Royce engines. Of course, it follows that if the purchase is not made for any reason, then the guarantee does not apply and there is no obligation in that regard so far as Air Canada is concerned.

There is a question relating to the whole Rolls Royce Lockheed situation involving Air Canada, and that is like all other airlines. Air Canada has, of course, made certain deposits on the purchases that it proposed to make from Lockheed. These, I suppose, would be in some jeopardy if Lockheed were to default or anything of that nature. However, there is no suggestion of that kind at the present time.

Mr. Trudel: Another related question, Mr. Chairman, will this in any way interfere with the operations of the

[Interprétation]

Cependant, lorsque vous aurez passé par ces autres étapes, si vous trouvez qu'il y a un vide entre votre étude des prévisions budgétaires et des rapports, je puis vous assurer que le CN et Air Canada devraient, à mon avis, comparaître devant votre Comité, et nous trouverons un mécanisme, avec l'accord de la Chambre, puisque vous ne vous y opposerez certainement pas, pour que cela se fasse.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je suis satisfait. Je vais céder la parole, mais je voudrais parler de nouveau au deuxième tour.

Le président: Merci. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Après avoir étudié les recommandations, j'ai des questions à poser au Ministre. Le montant qui est mentionné dans le bill est 229 millions de dollars. Si je regarde les sommes qui sont mentionnées, certaines se rapportent à 1970 et d'autres à 1971 et nous dépassons de beaucoup les 229 millions de dollars. Si je comprends bien, il y a un chevauchement entre 1970 et 1971. Le ministre peut-il nous dire s'il faudra qu'il y ait un autre bill de ce genre pour couvrir ce qui dépasse les 229 millions? Cette question n'est pas très claire dans mon esprit.

M. Jamieson: C'est ce que je prévois. S'il y a un chevauchement, il serait incorporé dans le prochain bill de cette nature dans l'année courante, parce que, comme de raison, c'est une exigence statutaire présentement que cette forme de bill soit présentée chaque année. Si la situation que vous prévoyez se produisait, cela serait incorporé dans le prochain bill, oui.

M. Trudel: J'ai aussi une autre question qui découle des recommandations concernant les 13 millions de livres qui doivent être émises par Air Canada. Je présume que cela est pour l'achat de moteurs pour certains des avions qui sont utilisés présentement par Air Canada.

La question a été répondue à la Chambre aujourd'hui. Est-ce que cela, d'une certaine façon, est mis en danger par la situation dans laquelle nous nous trouvons avec Rolls Royce?

M. Jamieson: Non, cela est garanti par l'ECGB, l'équivalent britannique de notre propre Société de développement de l'exportation, qui donne à Air Canada un taux d'intérêt particulier en retour pour l'achat de moteurs Rolls Royce. Comme de raison, il s'ensuit que si l'achat n'est pas fait pour une raison ou pour une autre, la garantie ne s'applique pas et il n'y a pas d'obligations de ce côté-là en ce qui concerne Air Canada.

Il y a une question qui se rapporte à toute la situation Rolls Royce-Lockheed et qui implique Air Canada, et cela est le fait que comme toutes les autres compagnies aériennes, Air Canada a fait certains dépôts pour les achats qu'elle prévoyait faire de Lockheed. Ces dépôts, je suppose, seraient quelque peu en danger dans le cas où Lockheed ne remplirait pas les commandes ou quelque chose du genre. Cependant, rien ne semble présentement indiquer que cela se produira.

M. Trudel: Une autre question connexe, monsieur le président, est-ce que cela nuira d'une façon ou d'une

[Text]

units that we now have or that are being used by Air Canada as to replacement parts or supply, or is this too soon to determine?

• 1630

Mr. Jamieson: My recollection is that there are no Lockheed aircraft in the Air Canada fleet at the present time.

Most of the aircraft purchased during the past ten years have been Douglas DC-8s and DC-9s and I believe that the jet fleet consists entirely of these two types of aircraft. So there is no Lockheed portion, if you like, of the Air Canada fleet; therefore, that question would not arise.

Mr. Trudel: I have a last question, Mr. Chairman, which has to do with the moratorium on the \$100 million interest mentioned in the Bill. Will this be discussed or have we any indication what will happen beyond the date mentioned in the Bill which I think is 1971.

Mr. Jamieson: No. Are you referring to Canadian National?

Mr. Trudel: Canadian National, yes.

Mr. Jamieson: This has to do with the major question, which I guess the Committee has expressed some interest in, of the so-called re-financing of CN. It is an extremely complex subject and I would like to propose that in fact when the Committee calls CN that they indicate their desire to deal with this particular matter because it will be necessary for CN to bring along officials who have a personal knowledge of the complexity of this. I may say part of the difficulty is that a considerable portion of the debt is held privately and there are very complex reasons why it would be quite difficult to reorganize the debt in the way to which you allude.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Jamieson, I think in the House there was some indication that the reason we were concerned about the Bill, of course, was because of lack of action in so far as the retired pensioners on the Canadian National are concerned. We were pleased to get the commitment and see some action come out of that. At the same time, we were given to understand that our terms of reference will be given back to us on the second phase of our investigation into the recapitalization of the Canadian National. I have not seen that yet. That was a week or ten days ago.

Mr. Jamieson: Yes. I have no objection to a specific term of reference. I have the feeling myself that it is unnecessary. If, for example, you are considering the Annual Report of Canadian National, then, of course, there is no limitation on the extent or scope of the inquiry that you can undertake, but if there is and the Clerk or someone in the Law Branch indicates that there is a limitation, then certainly I would be glad to make the necessary reference.

[Interpretation]

autre à l'utilisation des moteurs que nous avons présentement et qui sont employés par Air Canada comme pièces de rechange ou approvisionnement, ou est-ce qu'il est trop tôt pour qu'on le sache?

M. Jamieson: Si je me rappelle bien, il n'y a pas d'aéronef *Lockheed* dans la flotte d'Air Canada présentement. La plupart des aéronefs achetés au cours des dix dernières années ont été des Douglas DC-8 et DC-9 et je crois que la flotte d'avions à réaction est composée entièrement de ces deux genres d'aéronefs, de sorte qu'il n'y a pas d'avions *Lockheed* dans la flotte d'Air Canada; donc, cette question ne se pose pas.

M. Trudel: J'ai une dernière question, monsieur le président et elle se rapporte au moratoire sur les 100 millions de dollars d'intérêt dont on parle dans le Bill. Est-ce que cette question sera étudiée, ou est-ce qu'on a une idée de ce qui se produira après la date qui est mentionnée dans le Bill, qui est 1971, il me semble?

M. Jamieson: Non. Parlez-vous du National-Canadien?

M. Trudel: Le Canadien-National, oui.

M. Jamieson: Cela se rapporte à la question principale dans laquelle le Comité a manifesté un intérêt, c'est-à-dire, le refinancement du CN. C'est un sujet très compliqué et je voudrais proposer, lorsque le Comité demandera au CN de comparaître, qu'il indique son intention de parler de cette question, parce qu'il sera nécessaire que le CN amène des fonctionnaires qui ont une connaissance personnelle de l'importance de cette question. Je dirais qu'un peu de la difficulté provient du fait que la dette est en très grande partie privée, et qu'il y a des raisons très compliquées pour lesquelles il serait très difficile de la réorganiser de la façon dont vous parlez.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Jamieson, je crois qu'à la Chambre il y a une certaine indication qu'une des raisons pour lesquelles nous étudions ce bill, c'est que trop peu de mesures ont été prises concernant les pensionnés du CN à la retraite. Nous avons été très heureux d'obtenir l'engagement et de voir certains résultats à ce sujet. En même temps, on nous a laissé entendre que notre mandat nous serait redonné pour la deuxième étape de notre enquête concernant le refinancement du CN. Je n'ai pas encore vu cette chose se produire. Cela s'est passé il y a une semaine ou dix jours.

M. Jamieson: Oui. Je ne m'objecte pas à ce qu'il y ait un mandat précis. Je crois que ce n'est pas nécessaire. Si, par exemple, vous étudiez le rapport annuel du National-Canadien, il n'y a pas de limites sur l'étendue ou la portée de l'enquête que vous pouvez entreprendre, mais, s'il y en a et si le greffier ou quelqu'un dans la Direction du contentieux indique qu'il y a une limite, je serai alors heureux de vous donner le mandat nécessaire.

Il y a, comme de raison, la question de savoir si, oui ou non, le Comité voudrait étudier cette question pendant

[Texte]

There is, of course, the question whether or not the Committee would wish to consider this matter at the same time that collective bargaining is under way but that would be entirely for you to decide. I would be in your hands in that regard.

Mr. Skoberg: Just so that we do not misunderstand each other again, what we had referred to us last year had nothing to do with respect to bargaining whatsoever. It was the way that the Canadian National has to absorb the debt of the defunct railroads.

Mr. Jamieson: I thought you were still talking about the pens.on issue.

Mr. Skoberg: No, no. That is why I say we were given a commitment before this Bill left the House that we would have those terms of reference...

Mr. Jamieson: Sure, yes.

Mr. Skoberg: ...and we have not got it yet.

Mr. Jamieson: I see.

Mr. Skoberg: That is right. I can appreciate your remarks in so far as being able to have CTC and the Transport Department before us, which is fine, I do not think there is any problem there, but there are immediate situations now with Air Canada which many, many members would like to have some answers to. I do not think you can give us any assurance when we will have Air Canada before us.

Mr. Jamieson: I can in the sense that it is conceivable and I would like to get some ruling from the Law Clerk or somebody on this issue. I assume that on the Estimates of the Department of Transport it would be quite appropriate to enquire with regard to any of the responsibilities that come under that Department. In other words, we may not need a special reference, but if there is a need for one and you wish in some way to change the sequence of referring to CN and to Air Canada before the Estimates then you have my word that we will make some arrangement for that to take place.

● 1635

As I said, my understanding is that once the Estimates are before you which do involve most of these organizations in one way or another, the Committee would have total freedom in this regard. If it should turn out that it does not, then on the matter of the reference with regard to the recapitalization and on Air Canada, we can find a means through which the Committee can question the officials of the company on both of these issues.

Mr. Skoberg: Really, Mr. Chairman, the questions that I have here deal with specifics and I would not expect that the Minister would be in a position to answer specifics in so far as the operation of Air Canada or this financing bill we have before us now or in fact concerning the Canadian National.

[Interprétation]

que les négociations collectives sont en cours, mais ce sera entièrement à vous de décider. Je m'en remets à vous de ce côté-là.

M. Skoberg: Afin qu'il n'y ait pas encore un malentendu, ce qui nous a été renvoyé l'année dernière n'avait rien à voir avec les négociations collectives. On a parlé de la façon selon laquelle le CN doit absorber la dette des chemins de fer qui n'existent plus.

M. Jamieson: Je pensais que vous parliez encore de la question des pensions.

M. Skoberg: Non. C'est pourquoi je dis qu'on s'est engagé, avant que ce Bill parte de la Chambre, à nous donner ce mandat.

M. Jamieson: D'accord.

M. Skoberg: Et nous ne l'avons pas encore.

M. Jamieson: Je vois.

M. Skoberg: Je suis heureux de vos commentaires au sujet de la possibilité de faire comparaître la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports, ce qui est très bien et je ne crois pas qu'il y ait de problème de ce côté-là, mais il y a des problèmes immédiats avec Air Canada et beaucoup de membres voudraient avoir des réponses à certaines questions. Je ne crois pas que vous puissiez nous donner une date précise à laquelle Air Canada pourra comparaître devant nous.

M. Jamieson: Je le puis jusqu'à un certain point et je voudrais avoir une décision du greffier du contentieux ou de quelqu'un d'autre à ce sujet. Je présume qu'au sujet des prévisions budgétaires du ministère des Transports, il serait très approprié de faire enquête au sujet de toutes les responsabilités de ce Ministère. En d'autres termes, nous n'avons peut-être pas besoin d'un mandat particulier, mais si nous en avons besoin et si vous désirez d'une certaine façon modifier la séquence selon laquelle vous étudiez le CN et Air Canada avant les prévisions budgétaires, je vous donne alors ma parole que nous prendrons des dispositions pour que vous puissiez le faire.

Comme je l'ai dit, si j'ai bien compris, lorsque les prévisions budgétaires vous seront renvoyées, ce qui implique la plupart de ces organismes d'une façon ou d'une autre, le Comité sera tout à fait libre à cet égard. Si ce n'est pas le cas, alors en ce qui a trait au mandat au sujet du refinancement et d'Air Canada, nous trouverons un moyen par lequel le Comité pourra poser des questions aux fonctionnaires de la compagnie à ces deux sujets.

M. Skoberg: Monsieur le président, les questions que je pose se rapportent à des questions particulières et je suis certain que le Ministre ne peut pas nous donner des réponses à des questions particulières en ce qui a trait à l'exploitation d'Air Canada ou à ce bill de financement que nous étudions présentement, ou même concernant le National-Canadien.

[Text]

Mr. Jamieson: Exactly.

Mr. Skoberg: Possibly, when we meet after supper or when we do meet again, you could give us some definite commitments as to which way we are going. I do not think that this Committee would be credible before the eyes of the other members of the House of Commons if we go back in without calling witnesses.

Mr. Jamieson: For example, Mr. Thomas has made the point that last year's annual report of Air Canada was not considered by the Committee.

Mr. Skoberg: That is right.

Mr. Jamieson: That report is still current until such time as a new one comes forward. If there were no other mechanism through which this could be arranged, then we could make a referral of the current annual report.

Mr. Skoberg: That one is still current and damned outdated.

Mr. Jamieson: We are talking here about a mechanism only.

Mr. Skoberg: I know. It could be used as a vehicle.

Mr. Jamieson: So that there is no misunderstanding, I have said that I have no compunctions whatever about committing to ensure that the Committee gets an opportunity as quickly as it wishes to question the officials of Air Canada and that secondly, we will find a means through which this can be done. If it has to be the annual report that is now the so-called current one, then that is what it will be.

Mr. Skoberg: Could you possibly give us a real commitment as to time because this is of importance to the Committee.

Mr. Jamieson: I think I would be really exceeding my own authority to tell you what time you want to hear them. What I am saying is that if the steering committee sets up its timetable, I will, to the best of my ability, ensure that that timetable is met.

Mr. Skoberg: Thursday?

Mr. Jamieson: I think you have to be reasonable.

Mr. Skoberg: We are.

Mr. Jamieson: There are four things which will be coming before the Committee: the Estimates of the Ministry of Transport; the Estimates of CTC; and by my commitment to you this afternoon, some device through which you can hear witnesses from CN and Air Canada.

Mr. Skoberg: A joint question then, if I may, Mr. Chairman, to the Minister. In regard to the airlines changing-fare policy and the lack of remittance to any of the users of the service, what has been done in so far as the Ministry is concerned to try to rectify the situation that has existed?

[Interpretation]

M. Jamieson: C'est exact.

M. Skoberg: Possiblement, lors de la réunion de ce soir ou une autre fois, vous pourrez nous dire exactement où nous allons. Je ne crois pas que le Comité pourra garder sa crédibilité aux yeux des autres députés de la Chambre des communes si nous retournons sans faire comparaître des témoins.

M. Jamieson: Par exemple, M. Thomas a dit que le rapport annuel d'Air Canada de l'année dernière n'a pas été étudié par le Comité.

M. Skoberg: C'est exact.

M. Jamieson: Ce rapport est toujours courant jusqu'à ce qu'un nouveau rapport soit publié. S'il n'y a pas d'autres façons de le faire, vous pourriez étudier le rapport annuel courant.

M. Skoberg: Ce rapport est toujours courant, mais il est un peu périmé.

M. Jamieson: Nous parlons seulement d'un mécanisme.

M. Skoberg: Je sais. On pourrait l'utiliser comme véhicule.

M. Jamieson: Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu. J'ai dit que je voudrais sincèrement que le Comité ait l'occasion aussitôt que possible de poser des questions aux fonctionnaires d'Air Canada et que nous essaierons de trouver un moyen de le faire. S'il faut que ce soit le rapport annuel qui est présentement courant, ce sera donc fait de cette façon.

M. Skoberg: Vous pourriez peut-être nous donner une indication de la date exacte, parce que c'est important pour le Comité.

M. Jamieson: Je crois que je dépasserais mon autorité. Ce que je dis, c'est que si le Comité de direction établit son calendrier, j'essaierai autant que possible de faire respecter ce calendrier.

M. Skoberg: Peut-être jeudi?

M. Jamieson: Il faut que vous soyez raisonnable.

M. Skoberg: Nous le sommes.

M. Jamieson: Il y a quatre choses qui seront soumises au Comité: les prévisions budgétaires du ministère des Transports, celles de la Commission canadienne des transports et, selon ce que je me suis engagé à faire cet après-midi, un mécanisme selon lequel vous pourriez entendre des témoins d'Air Canada et du Canadien National.

M. Skoberg: Une question conjointe donc, si vous le permettez, monsieur le président, au ministre. En ce qui a trait au changement de la politique de la ligne aérienne concernant les tarifs et au manque de remboursement aux usagers du service, qu'est-ce qui a été fait à ce sujet par le ministère des Transports pour corriger cette situation?

[Texte]

Mr. Jamieson: I presume that on the matter of remittance, you are speaking of the situation that arose as a result of the devaluation of the dollar?

Mr. Skoberg: Right.

Mr. Jamieson: The Canadian Transport Commission, when this matter was called to their attention, set-up a formula which would apply from the date of that particular decision. In so far as the preceding period is concerned, this of course was an international situation involving not merely Air Canada and Canadians flying on Air Canada. There does not appear to be any reason or way in which the so-called refunds or remittances could have been made.

I made inquiries along that line. It would seem to me that all that we would do in a case such as that would be to penalize Air Canada over which we do have a degree of control but that for a very significant number of Canadians who travelled on other than Canadian airlines, we would have no authority whatever in a case such as that. The CTC moved as quickly as the matter came to their attention to rectify it and it is my feeling that that is as much as it is possible to do under the circumstances.

Mr. Skoberg: I will pass. That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Jamieson, on that matter of divorcing Air Canada from the CNR, it is not just a matter of one day divorcing them without first of all settling the financial question and the make-up of a corporate company.

• 1640

Air Canada, according to the 1969 financial report, had operating revenues of over \$404 million and it had expenses of over \$386 million. It had an operating income of over \$18 million. It has an annual interest debt of \$25 million and in property and equipment it has over \$478 million. Its total assets are \$594 million, yet it has notes and debentures of over \$467 million. In other words, the foundation it is built on is on debt only.

Mr. Jamieson: Exactly.

Mr. Rock: When it was incorporated I think it had 250,000 authorized shares at \$100 each, which would be \$25 million. That would have been the foundation, and yet they only issued 50,000 shares, which is \$5 million. In other words, the first amount of money that company ever had was \$5 million, and that was its foundation.

Mr. Jamieson: Right.

Mr. Rock: And that is not right.

Mr. Jamieson: I agree.

Mr. Rock: First of all, the figure for the authorization of shares should be higher. Also, instead of the government always loaning them money at a certain interest rate and instead of Air Canada having a bond issue either by itself or through CNR, which today will be at a

[Interprétation]

M. Jamieson: Je présume qu'en ce qui a trait au remboursement, vous parlez du problème qui a été créé par la dévaluation du dollar?

M. Skoberg: C'est exact.

M. Jamieson: La Commission canadienne des transports, lorsque cette question a été portée à son attention, a établi une formule qui s'appliquerait à partir de la date de cette décision. En ce qui a trait à la période précédente, c'était une situation internationale qui n'impliquait pas seulement Air Canada et les Canadiens qui voyageaient sur Air Canada. Il ne semble pas y avoir de raison ou de façon selon lesquelles ces soi-disant remboursements auraient pu être faits.

Je me suis renseigné à ce sujet et il me semble que tout ce que nous pouvons faire dans un cas comme celui-là, ce serait de pénaliser Air Canada sur lequel nous avons un certain degré de contrôle, mais pour le très grand nombre de gens qui ont voyagé sur d'autres lignes aériennes que celles du Canada, nous n'aurions aucune autorité dans un cas comme celui-là. La Commission canadienne des transports a agi aussi vite que possible pour corriger la situation et, à mon avis, c'est tout ce qu'on pouvait faire dans les circonstances.

M. Skoberg: Je vais céder la parole. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Jamieson, au sujet de cette question de séparer Air Canada du CN, ce n'est pas seulement une question de les séparer sans d'abord régler la question financière et l'établissement d'une société.

Air Canada selon le rapport de 1969 avait des revenus de fonctionnement de plus de 404 millions de dollars et des dépenses de plus de 386 millions de dollars. Les bénéfices d'exploitation étaient de plus de 18 millions de dollars; la société a une dette d'intérêt de 25 millions de dollars et plus de 478 millions de dollars en propriété et en matériel. Son actif total est de 594 millions de dollars; cependant, il y a des billets et des débentures de plus de 467 millions de dollars. Bref, toute l'organisation est basée sur une dette.

M. Jamieson: Exactement.

M. Rock: Lorsqu'elle a été constituée, elle avait 250,000 actions autorisées, à 100 dollars chacune, ce qui représente 25 millions de dollars. Mais ils n'ont émis seulement que 50 mille actions, soit \$5 millions. Autrement dit, cette compagnie n'a jamais eu que 5 millions de dollars.

M. Jamieson: C'est juste.

M. Rock: Ce n'est pas normal.

M. Jamieson: Je l'admet.

M. Rock: D'abord, le nombre d'actions autorisé devrait être plus élevé. D'autre part, plutôt que le gouvernement leur prête toujours de l'argent à un certain taux d'intérêt, plutôt qu'Air Canada émette des obligations, seul ou par l'entremise du CN, ce qui serait à un

[Text]

very high interest rate, there will be no financial return, I think we have to put them on a proper financial footing first of at least 50 per cent of their assets or more. CNR is about 50 per cent of its assets. It has two types of stock, but Air Canada is not in the same situation. I believe before you divorce them you will have to rearrange the base and also decide whether the shares should be totally owned by Canada or by the Canadian people directly through CDC or even privately owned by individuals. I would prefer that there be an issuance of shares for Air Canada and that the public is able to buy them. Some people think that when the state or Canada owns it that the public owns it. I do not believe that. I think when it is state ownership it is state ownership, it is not public ownership. I believe it is public ownership when the people have the right to buy shares directly in the company.

In the refinancing of the CNR I think there should also be a change in the structure of the shares so there will be a further issuance of shares rather than having this public debt that we are always building up every time they want to expand. When a company like CNR or Air Canada want to expand and they need \$100 million or \$200 million I do not think it is right for them to always go in like Hydro Quebec, or something; they will never get out of that debt and they will just come back to reloan and reloan. I do not think this is fair. I think there has to be a base. Perhaps even give their own employees the right to purchase shares in Air Canada, just as they do in Bell Canada. I just want to leave this with you as a good thought for the future.

Mr. Jamieson: Yes. These general observations are very much in our minds. For the better part of a year now we have been in the process of trying to determine what formula to establish for what you have called the divorce of Air Canada from CNR. There is, of course, an ideological question as to whether or not the public in the sense that you discount—that is, through public ownership—should own all of Air Canada, but at the moment it is a somewhat academic question from the standpoint of the attractiveness of Air Canada's shares, even if some of them were to be put on the market for the public to purchase. They have to establish some form of an earnings record, and this is one of the reasons that I hope we can in fact separate Air Canada from CNR so that we can get an accurate look at exactly what it is doing.

On the other matter, which is essentially the whole issue of the ratio of debt to equity, and so on, this again is a very complicated matter and I can only say that the matters you have raised have been ones that have been considered, and when the bill ultimately comes forward I think you will see that we have answered a great many of the questions that you have raised.

• 1645

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a couple of questions to ask the Minister regarding the bill but I want to say first that in my opinion using the Estimates to go into the matter of Air Canada or of the CN to the kind of degree and detail that I think most, if not all the mem-

[Interpretation]

taux très élevé, je crois qu'il faut rétablir une base financière très bonne de sorte correspondant à 50 p. 100 de leur actif au moins. Le CN a 50 p. 100 de son actif, environ et a deux types d'actions mais Air Canada n'est pas dans la même situation. Avant de les séparer, il faut réorganiser la base et décider si toutes les actions doivent appartenir au Canada ou au peuple canadien par l'entremise de la Commission canadienne des Transports ou bien à des particuliers. Je préférerais qu'Air Canada vende des actions que le public puisse acheter. Certaines personnes pensent que lorsque l'État ou le Canada possède les parts, elles appartiennent au public. Je ne crois pas. Lorsque l'État possède quelque chose, ce quelque chose est à lui, pas au public. Je crois que la propriété publique n'existe que lorsque le public a le droit d'acheter des parts.

Il devrait aussi y avoir un changement dans la structure des parts mêmes. Le CN émettra d'autres actions au lieu de voir sa dette publique augmenter à chaque fois qu'il veut s'étendre. Lorsqu'une société comme le CN ou Air Canada veut s'étendre et a besoin de 100 millions ou de 200 millions de dollars, je ne crois pas qu'elle doive faire comme l'Hydro-Québec et emprunter chaque fois. Cette dette ne se terminera jamais. Ce n'est pas juste. Il faut établir une Loi, peut-être même donner aux employés de la compagnie le droit d'acheter des parts, comme on le fait à la Bell Canada. Je voulais simplement vous donner une idée comme sujet de réflexion.

M. Jamieson: Oui. Nous pensons toujours à ces observations d'ordre général. Depuis plus d'un an maintenant, nous essayons de trouver une formule pour séparer Air Canada du CN. Il y a une question d'idéologie; il faut savoir si le public devrait posséder tout Air Canada. Mais maintenant, c'est une question plutôt académique: les parts d'Air Canada attireront-elles les gens lorsqu'elles seront mises sur le marché? Il faudrait savoir exactement quels sont ses revenus et c'est une des raisons pour lesquelles je voudrais qu'on sépare Air Canada du CNR.

En ce qui a trait aux questions rapport entre la dette et l'équité, c'est une question très compliquée. Je puis seulement vous dire que les questions que vous avez soulevées ont déjà été étudiées et lorsque le bill sera publié, je crois que vous verrez que nous avons répondu à un grand nombre de questions que vous avez soulevées.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président. Il y a une ou deux questions que je voudrais poser au ministre à propos du Bill. Si nous voulons étudier en détails le cas d'Air Canada et du CN, comme le désirent la plupart des

[Texte]

bers of the Committee want to go into just does not make it appropriate.

I want to add my submission to those of Mr. Thomas and Mr. Skoberg that we need a commitment from you, Mr. Chairman and from the Minister or whoever can make it that—and I think we have a commitment on the one matter—the matter of CNR financing that was referred by the House to the Committee a year ago will be referred again to the Committee because that in itself is a large area and which is, as the Minister has said, extremely complicated.

The Committee will need staff I think to assist it in delving into this. We will need full access to company officials and if possible the company's books if we are going to be of any real help to the CNR on something that has been plaguing them for 47 years. We need some kind of commitment or assurance that the reference by the House of the CN's Annual Report and Air Canada's Annual Report will be separate references so that we can deal with them separately. I think we should assume or take it for granted that the whole matter of Air Canada's financing is included in our discussions and investigations and questioning of Air Canada officials. I have a very strong feeling, Mr. Chairman, that our airline is at the moment in financial difficulty as is every other airline in the world at the moment or almost every other airline. Because of this Air Canada made a corporate decision, which I am not criticizing, but because of the difficulties that they are in financially, they are in effect taking it out on their employees and on the service to the public.

Last Friday, for example, at the airport here in Ottawa between 4 o'clock and 8 o'clock at night there were three additional flights delayed. Instead of the normal six employess loading the craft I was going to get on, baggage and meals and so forth, two were doing it. The station manager finally had to open the Maple Leaf Lounge after a number of first-class passengers complained because it was closed at that hour of the day. They had to bring a reservations girl from downtown to work behind the ticket counter at the airport because they were short of staff. As you can imagine, it was a boar's nest. This is harming the service provided to the public and it is harming the employees as well as Air Canada. I think all of this needs to be gone into. I would hope that you, Mr. Minister, or you, Mr. Chairman, can assure this Committee within two or three weeks that these three references will be made by the House to the Committee. When the Committee is able to deal with them is something we will have to work out.

I do not think it would be proper or fair to go, when the Minister's Estimates are before us, into the kind of detail we want and expect him and his officials to have that kind of information about those corporations.

Can the Minister give us any idea as to just when the CN and Air Canada annual reports for 1970 will be printed and ready?

Mr. Jamieson: In the case of Air Canada, I have been told that it will be quite soon. It is in the process of preparation. It may very well be completed. I can make inquiries and inform the Chairman as to just what the situation is. I repeat that if that is not a suitable mechanism for what you wish to achieve, then I am quite certain we can find some other way of doing it.

23122—2

[Interprétation]

membres du comité, nous avons tort de nous servir des budgets.

Je me joins à M. Skoberg et à M. Thomas. Le président ou le Ministre doit nous promettre que la question du financement du CN que la Chambre a confiée au Comité l'année dernière lui sera confiée à nouveau. En effet, comme l'a dit le ministre, c'est une question très complexe.

Le Comité aura besoin de personnel pour l'aider à étudier cette question. Nous devrions pouvoir consulter les fonctionnaires de la compagnie et même avoir accès à ses livres de comptes si nous voulons aider le CN. Ces problèmes se posent à eux depuis 47 ans. La Chambre devra nous confier le rapport annuel du CN et celui d'Air Canada séparément. Nous devrions présumer que toute la question du financement d'Air Canada est incluse dans nos discussions, nos enquêtes et nos questions aux fonctionnaires d'Air Canada. Je crois fermement que notre compagnie aérienne a des difficultés financières, comme presque toutes les lignes aériennes du monde à l'heure actuelle. Je ne critique pas la société mais ses difficultés se répercutent sur ses employés et même sur ses clients.

Vendredi soir, entre 4 heures et 8 heures, il y a eu trois vols supplémentaires qui étaient en retard. Au lieu des 6 employés normalement affectés au chargement de l'avion que j'allais prendre, il n'y en avait que deux. Le chef d'escale a dû ouvrir la cafétéria qui était fermée, de nombreux passagers de première classe s'étant plaints. Il a fallu faire venir de la ville une hôtesse s'occupant des réservations car le personnel était insuffisant. Ceci nuit au service fourni au public et ceci nuit aux employés aussi bien qu'à Air Canada. Je crois que nous devons étudier toutes ces questions. J'espère que vous, monsieur le Ministre, ou vous, monsieur le Président, pouvez assurer au Comité que dans deux ou trois semaines, la Chambre renverra ces trois questions au Comité. Nous verrons quand le Comité pourra s'en occuper.

Ce n'est pas le moment d'entrer dans les détails et il ne faut pas demander au Ministre et à ses fonctionnaires de nous donner tous les renseignements que nous voulons sur ces sociétés.

Le ministre peut-il simplement nous dire quand les rapports annuels d'Air Canada et du CN pour 1970 seront prêts.

M. Jamieson: On m'a dit que ce serait très bientôt pour Air Canada car le rapport est en préparation et sera terminé dans peu de temps si ce n'est déjà fait. Je peux me renseigner si vous voulez et dire au président ce qu'il en est. Je le répète, si ce mécanisme ne convient pas, je suis sûr que nous réussirons à trouver un autre moyen de réussir.

[Text]

Mr. Benjamin: I believe both the corporations use the calendar year for their financial year.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Benjamin: We do not have to wait until after March 31. They must be in preparation now, I presume.

Mr. Jamieson: I am quite certain that is so.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can the Minister tell me just exactly what total amount, both for CN and for Air Canada, is authorized in this Bill? Is it \$309 million or is it \$688 million roughly speaking including the 13 million pounds sterling in their borrowings?

Mr. Jamieson: I would expect that it was the latter figures. Could you tell me at what you are looking here?

Mr. Benjamin: I was looking at the Recommendation on the explanation page there.

Mr. Jamieson: The National System is authorized to make capital expenditures, on page 2, not exceeding in the aggregate \$229 million.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Jamieson: All of that, as you will notice, is Canadian National: road property, branch lines, equipment, telecommunications, hotels, investment in affiliated companies.

Mr. Benjamin: There is a further \$80 million for the first six months of 1971.

• 1650

Mr. Jamieson: On which page is that, please?

Mr. Benjamin: I am looking at the inside under "Recommendation". There is the \$229 million that you have mentioned and then there is the \$80 million in the first six months of 1971. Then there is a further \$163 million. Am I reading this correctly?

Mr. Jamieson: The \$229 million is for the calendar year 1970 and then there is an extra \$80 million for the first six months of 1971. And then:

...to enter into contracts prior to the 1st day of July, 1971, for equipment, additions, and conversions requiring payments after the calendar year 1970 not exceeding \$163,000,000, will need to be added.

Mr. Benjamin: There is \$12 million for branch lines which gives us \$484 million.

Mr. Jamieson: Right. And then:

...Her Majesty to make loans directly to Air Canada or to guarantee issues of securities of Air Canada not exceeding \$174,000,000...

Mr. Benjamin: Then there is the 13 million pounds which roughly speaking would be \$30 million. Is that it?

Mr. Jamieson: On the surface that would appear to be the total. I would ask you to qualify my answer.

[Interpretation]

M. Benjamin: Je crois que les deux sociétés ont l'année calendrier pour l'année financière.

M. Jamieson: Oui.

M. Benjamin: Nous ne devons pas attendre jusqu'au 31 mars. Les rapports sont déjà en préparations, je suppose.

M. Jamieson: J'en suis pratiquement sûr.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre peut-il me dire exactement quel est le montant total autorisé dans ce projet de loi pour le CN et pour Air Canada? S'agit-il de \$309 millions? S'agit-il de \$688 millions y compris les 13 millions de livres sterling?

M. Jamieson: Je suppose que c'est les derniers chiffres que vous avez donnés. Pouvez-vous me dire où vous regardez?

M. Benjamin: Je regardais la recommandation, à la page explicative.

M. Jamieson: Le système national est autorisé à faire des dépenses d'établissement n'excédant pas, donc l'ensemble \$229 millions.

M. Benjamin: Oui.

M. Jamieson: Comme vous le voyez, tout cela concerne le Canadian National. Il s'agit de propriété ferroviaire, embranchements, matériel, télécommunications, hôtels, placements dans des compagnies affiliées.

M. Benjamin: D'autre part, il y a \$80 millions pour les 6 premiers mois de 1971...

M. Jamieson: Où se trouve cela? A quelle page?

M. Benjamin: Juste en dessous de «Recommandation». Il y a les \$229 millions, puis les \$80 millions pour les six premiers mois de 1971. Ensuite, on parle de \$163 millions. Je vois bien?

M. Jamieson: Les 229 millions sont pour l'année calendrier 1970. Ensuite, il y a quatre-vingts millions supplémentaires pour les six premiers mois de 1971. Et après:

...à conclure, avant le 1^{er} juillet 1971, des contrats pour matériel, addition, et transformations nécessitant, après l'année civile 1970, des paiements ne dépassant pas \$163,000,000.

M. Benjamin: Il y a 12 millions de dollars à ajouter pour les embranchements, ce qui nous amène à 484 millions.

M. Jamieson: Oui; et ensuite:

...Sa Majesté à consentir des prêts directement à Air Canada ou à garantir des émissions de valeurs d'Air Canada jusqu'à concurrence de \$174,000,000.

M. Benjamin: Il y a ensuite les 13 millions de livres, soit environ \$30 millions.

M. Jamieson: Cela semble être tout.

[Texte]

Mr. Benjamin: Give or take a few million either way, \$688 million thereabouts is the total amount involved.

Mr. Jamieson: I do not know by the way to what extent the authorization will now be affected, if at all, by any delay in the delivery of aircraft. That is something I am not sure of. I would expect that the primary amounts for Air Canada would be for three additional DC-9s, as I recall it, and the three 747s that will be coming into service this year.

Mr. Benjamin: It does not necessarily mean that it will all be used or that it will all be taken up necessarily this year?

Mr. Jamieson: This is merely the authorization that they can go to that limit.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I notice the word "conversions" in there. I am not sure whether that means conversion of equipment or whether that means conversion of some of the capital stock.

Mr. Jamieson: I am quite certain that that is equipment or things of that kind, because it follows "equipment, additions". If you look on the opposite page, page 2, road property, branch lines, equipment, telecommunications and so on that adds up to the same \$229 million.

Mr. Benjamin: Can the Minister tell me how much of borrowings, if any, are to be used to retire previous borrowings, bonds that have come due, loans that are due? How much of this is recapitalizing or is there any in this amount?

Mr. Jamieson: Not to my knowledge. You will notice that this is for capital expenditures. The \$229 million is for capital expenditures. On page 2, it is road property, branch lines, equipment, telecommunications, hotels. The only thing that might conceivably be involved to some extent would be the investment in affiliated companies. By and large, it is their equipment needs for the period covered by the bill.

Mr. Benjamin: Later on, they say that there is one portion of the money, the \$80 million, that can also be used for the purpose of discharging obligations that were incurred by the Canadian National prior to that year. Would that refer only to capital expenditures that were still owing or is that for previous obligations, bonds or shares?

Mr. Jamieson: My recollection is that it is primarily again for the same types of items as enumerated above. You will notice that it applies to the calendar year 1971, that is prior to July 1. This is really to permit them during 1971 to cover commitments made prior to that time.

Mr. Benjamin: This is the part that bothers me about this bill that we get every year. The CN financing bill of the previous year is in fact set up to cover obligations into the following year, to capitalize it. We authorize them to go back—and we do not say how far back—in paying obligations. I am not too clear on exactly what kind of obligations they are.

Mr. Jamieson: It is not an entirely satisfactory system from the standpoint of the Committee or I may say from the standpoint of the government.

[Interprétation]

M. Benjamin: A quelques millions près, il s'agit de 688,000,000 de dollars environ en tout.

M. Jamieson: Je ne sais pas dans quelle mesure l'autorisation sera affectée par d'éventuels retards dans la livraison de certains aéronefs. Pour Air Canada, il y aura trois DC-9 supplémentaires, et trois 747 qui entreront en service cette année.

M. Benjamin: Cela ne veut pas dire que tout va être utilisé cette année?

M. Jamieson: Oui, mais ils peuvent aller jusqu'à cette limite en raison de l'autorisation qu'on leur a donnée.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai vu le mot «transformations». De quoi s'agit-il exactement? Est-ce la transformation de l'équipement ou bien la transformation d'une partie des actions.

M. Jamieson: Ce sont des transformations concernant l'équipement uniquement, car cela vient après «équipement, additions». Si vous regardez à la page 2, pour propriété ferroviaire, embranchements, matériel etc., c'est toujours les 292 millions dont nous avons parlé.

M. Benjamin: Le ministre peut-il me dire quelle partie de ces emprunts va être utilisée pour les emprunts faits précédemment, les obligations qui sont dues, etc. Dans quelle mesure s'agit-il d'un refinancement?

M. Jamieson: D'après ce que je sais, cela vise uniquement les dépenses d'établissement; ces 229 millions doivent être dépensés en établissements uniquement. Il est dit à la page 2: «Propriété ferroviaire...Embranchements, matériel, télécommunications, hôtels». La seule chose en dehors de l'équipement, ce sont les placements dans les compagnies affiliées.

M. Benjamin: Il est dit ensuite, que les 80 millions serviront à rembourser les obligations contractées par la Compagnie du National avant ladite année. Cela ne se rapporte-t-il qu'aux dépenses d'établissement ou cela concerne-t-il les obligations ou les actions précédentes?

M. Jamieson: Je crois que cela concerne encore ce qui est énuméré plus haut. La seule différence c'est que cela est pour 1971 au lieu d'être pour 1970. C'est pour 1971 afin que le National puisse répondre aux engagements qu'il a faits avant cette période.

M. Benjamin: C'est ce que je n'aime pas dans les bills que nous avons tous les ans. Le Bill de financement du CN de l'année précédente vise à couvrir les obligations au cours de l'année suivante, à le financer. Nous les autorisons à rembourser des obligations antérieures, mais on ne dit pas de quand datent ces obligations. Ce n'est pas très clair.

M. Jamieson: En fait, ce n'est pas un système tout à fait satisfaisant aussi bien du point de vue du Comité que du point de vue gouvernement.

[Text]

• 1655

I have been saying to both of these corporations that they should really have a further forward forecasting mechanism and I have been trying to get both of them on a five-year forecasting period. In the case of CNR, this has been achieved to quite a considerable extent in the current year, that is in the 1971-72 cycle. There is always this lag in this particular bill in this measure. As I say, I agree with you that it is not a very satisfactory way of doing it because in a sense we are really approving something of which a good deal has already been done. Of course the same thing has applied since the expiry of 1970. They have had to stay in business during the period of hiatus in here and they have had to make certain borrowings themselves.

Mr. Thomas (Moncton): May I have a short supplementary on that?

The Chairman: All right. Mr. Thomas on a supplementary.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, what would happen if the Committee did not approve the \$229 million they have already spent? It is a sort of *fait accompli* is it not? We cannot do anything about it, can we?

Mr. Jamieson: To some extent you can. If the bill is not approved, then I suppose if one wanted to be completely legalistic about it, some of these expenditures for all practical purposes are not then authorized.

I do not want to take the responsibility for something that has been embedded in the system for decades really but nevertheless it is something that is in my judgement we ought to get rid of or improve in some way so that we do not have this kind of a situation where it is in a way an after-the-fact judgement.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to make it perfectly clear that all the members of the Committee would not want to hold up the bill or place CN or Air Canada in an embarrassing situation for superficial reasons like that. This is something we do not want to play games with. I would not want anyone to think that some form of financing bill like this should not be done, at least in my opinion. These corporations should report to Parliament and deal with Parliament in this manner. I just think the method we are using and the detail of it has in some ways made it even tougher for themselves in their financing.

Mr. Chairman, a general question on Air Canada fares. Has the Minister found out what the discussions Air Canada has had with U.S. airlines in light of the unpegging of the Canadian dollar, not only discussions but any correspondence that he might have to make available to the Committee. With the unpegging of the Canadian dollar, this meant that either Air Canada had to lower its fares or the U.S. airlines raise theirs. I have reason to believe that there were these discussions and that Air Canada in some way or other got the message through to the U.S. airlines, "Look, if you raise yours some, we will not have to reduce ours much, if any."

Mr. Jamieson: I would not be able to confirm or deny that because I have not had that kind of discussion with

[Interpretation]

Ces deux sociétés, je le leur ai dit, devraient avoir un système de planification beaucoup plus au point et je leur ai demandé d'établir des plans sur 4 ou 5 ans. Le CN y a réussi, dans une large mesure, cette année-ci. Mais il y a toujours ce manque dans ce bill particulier; je suis tout à fait d'accord avec vous, ce n'est pas une façon très satisfaisante d'agir car nous approuvons. Quelque chose qui a été déjà fait en partie. Mais seulement, il faut qu'il puisse continuer à travailler normalement, à fonctionner; ils ont dû faire certains emprunts eux-mêmes.

M. Thomas (Moncton): Puis-je poser une question supplémentaire là-dessus?

Le président: D'accord.

M. Thomas (Moncton): Que se passerait-il si le comité n'approuvait pas les \$229 millions déjà dépensés? C'est un peu un fait accompli, non? On ne peut rien faire, n'est-ce pas?

M. Jamieson: Dans une certaine mesure, on peut. Si le bill n'est pas approuvé, je suppose que si l'on veut rester tout à fait dans la légalité, certaines de ces dépenses qui peuvent servir à des fins pratiques ne seront pas autorisées.

Je ne veux pas prendre la responsabilité de quelque chose qui existe depuis des dizaines d'années, néanmoins, c'est quelque chose que, selon moi, nous devrions supprimer et nous devons chercher à éliminer ce genre de situation.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais encore quelques précisions. Je pense qu'aucun des membres du comité ne voudrait retarder ce bill, placer Air Canada et le CN dans une situation embarrassante, simplement pour des raisons superficielles, telles que celles dont nous venons de parler. Nous jouons un jeu. Personne ne doit penser qu'un bill de financement comme celui-ci ne devrait pas exister. Ces sociétés doivent s'adresser au Parlement à ce sujet. Je pense tout simplement que cette méthode n'est pas satisfaisante et rend la chose encore plus difficile pour ces sociétés.

Monsieur le président, il y a une question d'ordre général au sujet des tarifs d'Air Canada, que je voudrais poser au ministre. Peut-il nous dire s'il connaît les résultats des discussions qu'a eues Air Canada, avec les lignes aériennes américaines? Peut-être pourrait-il en parler au comité? Le taux du dollar canadien étant flottant, soit Air Canada diminuait ses tarifs, soit les compagnies américaines augmentaient les leurs. Je crois que de telles discussions ont eu lieu et en bref, si les compagnies américaines augmentent un peu leurs prix, nous n'aurons presque pas besoin de baisser les nôtres.

M. Jamieson: Je ne peux ni confirmer ni infirmer cela car je n'ai eu aucune discussion avec Air Canada au

[Texte]

Air Canada about their fare structure. I would not have thought that the U.S. airlines would have been very reluctant to raise their fares because they would be losing very considerable amounts and the increases by and large on a per-seat-mile basis in the United States have been higher than they have been in Canada.

Mr. Benjamin: One final point, Mr. Chairman. This has to do with the hassle all last summer and fall and up until now regarding Air Canada, CP Air and at least three international lines continuing to charge the 8.5 per cent discount. The three international lines I have been told are making refunds.

• 1700

I think the Minister will appreciate that the longer this goes on, the more difficult it would be to solve it or arrive at something which would satisfy several thousand Canadian travellers. Can he tell us whether through his own Department or CTC or his own offices, any progress has been made with Air Canada and CP Air? I appreciate Air Canada has agreed to make refunds on unused portions of tickets but this is a very, very small number. What, if any, progress has been made to get them to proceed to make refunds to anyone who makes an application and was in fact charged the 8.5 per cent?

Mr. Jamieson: To my knowledge—and I do not want to put words in the mouth of Air Canada—I do not believe anything along that line has been done, mostly because of the inequity, if you like, that would be present in a situation where some people might apply and some would not. I do not know to which international carriers you are referring; this is the first I have heard of any such decision on their part.

Mr. Benjamin: I suspect they would have made so few that they would not have nearly the problem that Air Canada and CP Air...

Mr. Jamieson: You mean in terms of...

Mr. Benjamin: The number of people.

Mr. Jamieson: ... the number of people carried out of Canada?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Jamieson: I would have to point out that of course there is a very, very significant volume of overseas flights out of Canada by other carriers.

Mr. Benjamin: I mean the number of people who were in fact charged the 8.5 per cent. Some people have been doing some research on this, in fact they would like to appear before this Committee as witnesses, and have alleged to me that BOAC, Air France and Alitalia are in fact making refunds to anyone who applies.

Mr. Jamieson: Who applies.

Mr. Benjamin: Yes. Whether or not they have done a decent job of notifying people, I do not know.

Mr. Jamieson: I see. I have not been aware of that, nor have I had any word from the Canadian Transport Commission on this score. I think the general feeling was, as I mentioned in my earlier remarks, that prior to the date

[Interprétation]

sujet de leur structure tarifaire. Je ne pense pas que les compagnies aériennes américaines hésiteraient beaucoup à augmenter leurs tarifs, car elles perdraient ainsi des sommes considérables; l'augmentation du prix du mille passagers a été plus forte aux États-Unis qu'au Canada.

M. Benjamin: Une dernière chose, monsieur le président. Air Canada, CP Air et au moins trois autres compagnies internationales ont continué à faire payer le 8.5 p. 100 de réduction. Certaines font des remboursements, m'a-t-on dit.

Le ministère se rend certainement compte que plus cela dure, plus il sera difficile d'arriver à un système satisfaisant pour tous les Canadiens qui voyagent. Le ministère peut-il nous dire si par son propre ministère ou par l'intermédiaire de la Commission des Transports, des progrès pourront être faits avec Air Canada ou avec CP Air. Je sais qu'Air Canada a accepté de faire des remboursements sur des portions de billets inutilisés. Y a-t-il eu des progrès faits dans ce domaine afin que l'on puisse rembourser tous ceux qui le demandent et qui ont effectivement dû payer les 8.5 p. 100.

M. Jamieson: D'après moi et je ne veux pas parler pour Air Canada, mais je ne crois pas que quoi que ce soit ait été fait dans ce domaine, en grande partie je crois, parce que il y a une certaine inégalité à l'heure actuelle. Je ne sais pas à quelle compagnie internationale de transport vous faites allusion, c'est la première fois que j'entends parler d'une telle décision.

M. Benjamin: Mais Air Canada et C.P.R. ont certains problèmes...

M. Jamieson: Vous voulez dire....

M. Benjamin: Quant au nombre de personnes.

M. Jamieson: Le nombre de personnes transportées hors du Canada?

M. Benjamin: Oui.

M. Jamieson: Il y a des nombreux vols transatlantiques assurés par d'autres compagnies.

M. Benjamin: Je pense à ceux qui ont dû payer les 8.5 p. 100 certaines personnes font des recherches dans ce domaine et peut-être voudront-elles comparaître devant ce comité comme témoins. La BOAC, Air France et Alitalia remboursent toutes les personnes qui le demandent.

M. Jamieson: Qui le demandent.

M. Benjamin: Oui. Je ne sais pas s'ils en ont averti les gens.

M. Jamieson: Je n'ai rien entendu à ce sujet de la part de la Commission canadienne des transports. Comme je l'ai dit tout-à-l'heure, avant que la nouvelle formule soit annoncée par la Commission canadienne des transports, il

[Text]

when the new formula was announced and decreed by CTC there was very little that could be done in equity, either to Air Canada or to the travelling public in terms of refunds.

Mr. Benjamin: But as it is somewhere between \$2 and \$4 million—and that is the figure that has been alleged in total, but it is certainly well over \$1 million and that would be on the low side—the Canadian public have been gypped out of because of this, surely something has to be done, Mr. Minister, and the longer it goes on, the more difficult it will be to deal with. This is why we are anxious before this bill goes through; it is a fairly important matter and it has brought some disrepute upon our company. This is why we have to get Air Canada officials here.

Mr. Jamieson: If it did, it has done the same thing for every other airline, that is all I can say.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister in connection with these amounts that are arrived at or estimated, who audits the books of the Canadian National Railways and Air Canada?

Mr. Jamieson: It is Touche Ross, the Clerk tells me.

Mr. Howe: I had an amendment before the House in connection with this. Why is this Crown corporation that comes before us and asks for \$28 million some years and \$45 million other years not brought under the Auditor General?

Mr. Jamieson: I am afraid, Mr. Howe, I cannot answer that; it has been traditional to regard these companies as close to commercial operations as possible. This has been the generally unanimous view of most people. As commercial practice is to have reputable auditors, that is the system that has always been followed.

Mr. Howe: Does CBC not come under the Auditor General?

Mr. Jamieson: Yes, but CBC is a corporation unlike the others; perhaps that is the best way to put it.

Mr. Howe: Where is that line that differentiates between the two of them?

Mr. Jamieson: I think it is primarily because Air Canada and Canadian National are expected to perform as commercial corporations in a commercial atmosphere, and that the fundamental premise behind them is that they should like any other business seek to make a profit. In the case of the CBC there is of course only a relatively small amount that comes from commercial activities and the rest is provided through public funds. This might be the distinction.

Mr. Howe: However, Mr. Chairman and Mr. Jamieson, you will agree that certain discrepancies arise in the CBC organization and who knows, there would not be some in the CNR that we should be finding out about. A corporate organization that is doing the auditing would not probably bring them forward in the same way as the Auditor General does.

[Interpretation]

y avait très peu de choses qui pouvaient être faites soit pour Air Canada soit pour les voyageurs, en terme de remboursements.

M. Benjamin: Le chiffre se situe entre \$2 et \$4 millions et il y a quelque chose à faire, monsieur le Ministre, dans ce domaine; plus cela continue, plus il sera difficile de faire face à ce problème. C'est pourquoi nous nous en préoccupons tous et nous voulons que cette question soit résolue. C'est pourquoi nous voulons entendre les représentants d'Air Canada.

M. Jamieson: Il en a été de même pour toutes les compagnies, c'est tout ce que je peux dire.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, qui s'occupe de vérifier les livres du Canadien National et d'Air Canada?

M. Jamieson: Touche Ross, me dit le greffier.

M. Howe: Pourquoi cette société de la Couronne vient nous demander 28 millions de dollars une année, puis 45 millions une autre année, n'est-elle pas vérifiée par l'Auditeur général?

M. Jamieson: Je ne peux pas vous répondre à cela. Traditionnellement cela s'est toujours fait dans la mesure où ces sociétés font du commerce.

M. Howe: Radio-Canada est-il contrôlé par l'Auditeur général?

M. Jamieson: Oui, mais Radio-Canada est une société différente des autres.

M. Howe: Où se trouve la limite? Comment différencie-t-on ces deux sociétés?

M. Jamieson: Je crois que cela vient surtout du fait qu'Air Canada et le Canadien National sont des sociétés commerciales qui travaillent dans un milieu commercial et fondamentalement comme toutes autres entreprises, elles veulent faire des bénéfices; Radio-Canada n'a que peu d'activités commerciales et le reste provient des fonds publics. Voilà la différence.

M. Howe: Vous admettez certainement qu'il y a certaines choses qui se produisent au sein de Radio-Canada et nous devrions savoir ce qui se passe. C'est une société comme les autres et je ne vois pas pourquoi l'Auditeur général ne s'en occupe pas.

[Texte]

Mr. Jamieson: Of course, the Canadian Transport Commission has very wide powers in terms of examining the operating accounts, et cetera of the railways, not only of the CNR, but also of Canadian Pacific. This is probably as strong a reason as any other for the decision with regard to CN and that is that it has been the consistent attitude of Parliament that CN and CP should be, in a sense, equal before the Committee and equal before Parliament.

●1705

Mr. Howe: There are other broadcasting organizations in Canada other than CBC. We have CTV and private organizations and I do not see why there should be a differentiation. For the same reason...

Mr. Jamieson: I am advised by one of the officials, in fact, that the Act specifically indicates that they are to be audited by an independent auditor, and that this was, in fact, written into the Act.

Mr. Howe: Into which Act? The Railway Act?

Mr. Jamieson: The Railway Act.

Mr. Howe: Could we not amend it?

Mr. Jamieson: I suppose Parliament can do anything that it chooses to do.

Mr. Howe: I think it should be amended, then.

Mr. Jamieson: The question is whether or not we would wish to follow that route. That is something, I suppose, which only Parliament can decide.

Mr. Howe: This is always a frustrating thing, Mr. Minister. When we are talking about branch lines, we are always disturbed. We never could get at the actual figures, really, as to how much they charged up to passenger service and how much they charged up to freight service. We felt that if there were an independent auditor there or the Auditor General, we probably would be able to find out just what is the position.

You know, the Canadian Transport Commission is supposed to audit them, too, but we do not have too much faith in that Canadian Transport Commission for some reason or other; in particular, the Chairman of it who, we feel, got into somebody's pocket when he got in there.

Mr. Minister, I do not think it is right that I should ask you about the airport in this particular investigation today. You have said that some recent things happened in Ontario that may hold it back. It has been held back quite awhile, though. We would like to hear something about what is going on.

Mr. Jamieson: Just let me say in passing that while I agree that it is not germane to this hearing today...

The Chairman: If I allow you, Mr. Minister, I will have to allow the others. I think you had better not reply.

Mr. Howe.

Mr. Howe: Then, Mr. Chairman, I have been disturbed about the indication that freight rates are going to go up. Anybody who is involved in this government or the Government of Canada realizes what freight rates do to

[Interprétation]

M. Jamieson: La Commission des Transports Canadienne a de grands pouvoirs pour étudier les dépenses d'exploitation etc., non seulement celles du Canadien National mais aussi celles du Canadien Pacifique. Le Parlement a toujours considéré que le CN et le CP devraient se trouver sur le même pied devant le Comité et devant le Parlement.

M. Howe: Il y a des organes de radiodiffusion autres que Radio-Canada au Canada, telles que les organisations privées ou CTV et je ne vois pas pourquoi il y aurait une distinction.

M. Jamieson: On vient de me dire que, d'après la Loi, elles doivent être contrôlées par un auditeur indépendant et cela se trouve dans la loi.

M. Howe: Dans quelle loi?

M. Jamieson: La Loi sur les chemins de fer.

M. Howe: Pourrions-nous l'amender?

M. Jamieson: Oui, je suppose que le Parlement peut faire tout ce qu'il a envie de faire.

M. Howe: Je pense que cette loi devrait être amendée.

M. Jamieson: Le tout est de savoir si oui ou non nous voulons suivre cette voie. Je suppose que seul le Parlement peut en décider.

M. Howe: Lorsque nous parlons des embranchements, c'est toujours confus; nous n'avons jamais pu obtenir les chiffres réels concernant le prix demandé pour les services de passagers et pour les services de fret. Un auditeur indépendant ou l'Auditeur général serait sans doute capable de trouver les renseignements nécessaires.

Nous n'avons pas tellement confiance en cette Commission des transports pour une raison ou une autre quelle qu'elle soit, et peut-être en raison du président.

Monsieur le ministre, je ne crois pas qu'il serait bon que je vous parle des aéroports aujourd'hui. Vous avez dit que des choses s'étaient produites récemment en Ontario qui pourraient retarder cette situation. Elle a déjà été retardée très longtemps. Nous voudrions entendre quelque chose à ce sujet.

M. Jamieson: Je vais dire en passant, même si je suis d'accord que ce n'est pas le sujet de cette discussion.

Le président: Si je vous le permets, je devrai le permettre à tout le monde. Vous feriez mieux de ne pas répondre.

M. Howe.

M. Howe: Monsieur le président, je me suis inquiété en entendant que les tarifs de transport allaient augmenter. Tous ceux qui jouent un rôle dans le gouvernement, je me rends compte de l'importance du tarif du fret pour le

[Text]

the cost of living and the cost of goods and services for everybody in Canada. This is one of the objections I had to the Canadian Transport Commission legislation because I felt that the legislation that we, as the government, brought in, in 1958—the Freight Rates Reduction Act—did a tremendous job to hold freight rates down and to keep prices down.

I am just wondering, Mr. Minister, if you have considered anything with regard to an increase in freight rates?

Mr. Jamieson: I can assure you that I live with it virtually every day and it really is the classic issue, I suppose, that has been before the Canadian public for the best part of a hundred years. It is true that there was a period, and there have been throughout our history periods, in which freight rates have been frozen. The effect of this has been, of course, to put the burden directly, if you like, on the public purse in a very general kind of way—to spread the burden throughout all the taxpayers of Canada—because, as you know, the level of subsidies which resulted from a freight rate freeze became very high.

So the question is really whether or not the issue should be resolved in favour of a subsidy program of that type or whether we should approach, as the National Transportation Act does, the question from the standpoint of, really, a user-pay concept and to try to the maximum ability possible to create competition.

The alternative to the route that is now being followed—that is to require the railways to charge compensatory rates—is, of course, to say that, in each individual case where something less than that is charged, the taxpayer, through some kind of vote in Parliament, will make up the difference. I do not think that this is an issue that could be resolved simply in answer to a specific question. It has been gone over at great length and I am persuaded, for instance, that certainly we have to know what we want to use subsidies for.

They were never, in the first instance, designed, in a sense, to help with the cost of living. They were fundamentally designed to try to level out, to some extent, the inequities that exist in the country because of geography, in terms of the manufacturer in a particular region trying to achieve some sort of equity in the marketplace.

I, coming from Eastern Canada, am very well aware of freight rates and so on, but I point out to you this example, that if you choose to use freight rates as a means of, in a way, subsidizing the cost of living—and I will just use the Eastern region for this example—then, of course, what you really do, in a way, is that you penalize the manufacturer in that region because what you are doing is enabling his competitor in, let us say, Central Canada, to get his goods into that market at a lower price than would normally be the case and therefore you increase his competition.

If a man in the Maritime provinces is manufacturing canned goods or something of this nature, every time you subsidize the rate going in, you make it harder for him; and you really are working at cross purposes with what was really the intention of, let us say, the Maritime Freight Rates Act.

[Interpretation]

coût de la vie et pour tout le monde au Canada. C'est une des objections que j'ai contre la loi de la Commission canadienne des transports, parce que j'ai cru que la loi que nous avons introduite en 1958 a aidé à restreindre les tarifs de transport.

Je me demande si vous avez étudié la question de l'augmentation des frais de transport du fret.

M. Jamieson: Je puis vous assurer que j'y pense chaque jour. Et c'est la question classique que se pose le public canadien depuis plus de cent ans. Il y a eu d'autres occasions où les tarifs de transport ont été gelés et le fardeau a été directement imposé sur les deniers publics. On a dû le répartir sur tous les contribuables parce que les subventions qui ont résulté du gel des tarifs ont été très élevées.

La question est de savoir si l'on doit résoudre le problème en adoptant un programme de subventions de ce genre ou si nous devrions, comme le propose la Loi de la Commission des transports, dire que seuls les usagers devraient payer et essayer d'établir la concurrence le plus possible.

L'alternative que nous avons, c'est de dire que dans chacun des cas particuliers où le tarif n'est pas suffisant, le contribuable paiera la différence par un crédit qui sera voté par le Parlement. Je ne crois pas que c'est une question qui peut être résolue en réponse à une question particulière. Nous avons étudié cette question très sérieusement et je suis persuadé que nous devons savoir pourquoi nous voulons utiliser les subventions.

Elles n'ont jamais été conçues pour améliorer le coût de la vie. Fondamentalement, elles devraient servir à corriger les injustices qui existaient dans le pays en raison de la géographie, en ce sens que les fabricants dans une partie du pays essaient d'avoir le même traitement sur la place du marché.

Par exemple, si vous choisissez d'utiliser les tarifs de fret pour subventionner le coût de la vie, je prendrai l'exemple du Canada de l'Est, ce que vous faites en réalité c'est pénaliser le fabricant dans cette région, parce que vous permettez à son concurrent dans le centre du Canada de mettre ses marchandises sur le marché à un prix moins élevé et donc vous augmentez sa concurrence.

Si une personne dans les Provinces Maritimes fabrique un produit en boîte, chaque fois que vous faites une subvention, vous lui nuisez et vous allez à l'encontre de ce qui était le but de la Loi des subventions du transport des Provinces Maritimes, par exemple.

En disant cela, je me rends compte que je soulève une question très vaste. Tout ce que je peux dire c'est que, historiquement, les subventions n'ont jamais satisfait les objectifs escomptés. Si nous voulons dire que d'un bout à l'autre du pays, nous allons essayer d'égaliser le coût de la vie par l'octroi de subventions des tarifs de transport des marchandises, alors je crois que ce serait un programme de subventions extrêmement vaste.

[Texte]

• 1710

In saying that, I realize I am opening up a very, very big subject. All I can say, historically, is that the subsidy route has not really served the purposes for which it was intended. If we want to say that, across this country, in some way or other, we are going to try to equalize the cost of living by subsidizing freight rates, then I expect we would be into a mammoth subsidy program.

Mr. Horner: I understand you used the term "equalize the opportunities" rather than "the cost of living", Mr. Jamieson?

Mr. Jamieson: Yes, I agree, Mr. Horner; but I think you would agree with me that the two are incompatible to an extent. If you are going to use the subsidy route to bring down retail prices, let us say, or consumer prices, then of course, inevitably, since the tendency is for everything to flow from the centre, I believe you are giving an extra benefit to the manufacturer in the central part of the country at the expense of the people who are trying to generate industry in the peripheral areas of the country. That is something, as I say, that can be discussed *ad nauseam*.

Mr. Horner: You would not necessarily. It would depend on where your subsidy was.

The Chairman: I think we are going a little far from the reference that we have in front of us.

Mr. Howe: It is part of the business of the railroads and, to me, I think it is very à propos. The Freight Rates Reduction Act was only \$20 million and we never used it all up in one year during the years we were in power, and it lasted until the Canadian Transport Commission was set up—about twelve years—those freight rates, as far as that particular bill applied to.

Mr. Minister, this cost of living is something that frightens me. If you allow the freight rates to go up, you are going to start another round of increased prices in this country. When you think about a freight rate and about the groceries that are brought in, and that the freight rate is added on to their wholesale cost, and the profit is put on top of the freight rate and the wholesale cost—it is an ever-increasing circle. It frightens me when I hear you maintain that your government has it controlled; but not if you are going to allow this thing to happen.

Mr. Jamieson: I do not know, as I say, how deeply you want to get into this. I would be delighted to spend as long as you want talking about this issue. I certainly think that the figure of \$20 million is very considerably less than the total. That was the bit on top.

Mr. Howe: That was about twelve or fifteen years ago.

Mr. Jamieson: Yes, but the total was very much more than that. And of course, do not forget that today you have a great many other modes of transport where, if you were to take the approach that you wanted to level out, in your terms, the cost of living...

[Interprétation]

M. Horner: Il me semble que vous avez dit: «mettre les possibilités au même niveau», plutôt que le «coût de la vie», monsieur Jamieson?

M. Jamieson: Je suis d'accord, monsieur Horner, mais je crois que vous seriez d'accord que les deux choses sont incompatibles jusqu'à un certain point. Parce que si vous voulez utiliser les subventions pour réduire les prix de détail ou les prix à la consommation, inévitablement, puisque toutes les choses proviennent du centre, je crois que vous donnez un avantage supplémentaire aux fabricants de la partie centrale du Canada, aux dépens des gens qui essaient de favoriser l'industrie dans les parties périphériques du pays. Mais, c'est là quelque chose dont nous pouvons parler longuement.

M. Horner: Ce n'est pas nécessaire, cela dépend où vont les subventions.

Le président: Je crois que nous nous écartons de notre mandat.

M. Howe: Cela s'applique à la question des chemins de fer, je crois que c'est très à propos. Cette Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises était seulement de 20 millions de dollars et nous n'avons pas tout utilisé au cours d'une année lorsque nous étions au pouvoir. Et elle a continué jusqu'à l'établissement de la Commission canadienne des transports, à peu près 12 ans, et ces taux de transport des marchandises auxquels s'appliquait ce bill.

Monsieur le ministre, d'après moi cette question du coût de la vie m'effraie, et si vous permettez aux tarifs de transport des marchandises d'augmenter vous allez provoquer une nouvelle vague d'augmentation des prix dans notre pays. Lorsque vous pensez aux tarifs de transport des marchandises et aux articles d'épicerie qui sont amenés et que les frais de transport sont ajoutés au prix de gros et que le profit est ajouté aux frais de transport et aux prix de gros c'est un cercle qui croît toujours. Cela m'effraie lorsque vous dites que le gouvernement contrôle la situation, mais pas si vous permettez que cette chose se produise.

M. Jamieson: Je serais très heureux de parler de cette question aussi longtemps que vous le voulez. Je crois que le chiffre de 10 millions de dollars était beaucoup moins que le total, c'était la portion ajoutée.

M. Howe: C'était douze ou quinze ans auparavant.

M. Jamieson: Oui mais le total était beaucoup plus élevé que cela et n'oubliez pas que de nos jours vous avez d'autres moyens de transport. Si vous prenez l'idée que vous voulez stabiliser le coût de la vie...

[Text]

Mr. Howe: Not any more than we had in those days.

Mr. Jamieson: Well, look at all the trucking.

M. Howe: We had lots of trucking in those days, too. Of course, the truckers did object to it. We know that. They appeared before the Committee.

Mr. Jamieson: And, indeed, many members of this Committee made representations to me to ensure that the truckers were given an even break.

The Chairman: Order. Have you finished, Mr. Howe?

Mr. Pringle:

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

I was very interested in the Air Canada situation with regard to Rolls Royce. Would it be proper for you to tell us the status of Rolls Royce at the present time? Are they in bankruptcy or have they gone through bankruptcy? Have they been repurchased? Are they in a state of flux, or what?

• 1715

Mr. Jamieson: They are in receivership and the Bill went through the Upper House of the British House of Commons and the House of Lords yesterday, which in effect nationalizes Rolls Royce. That is the implication of it. As I understand it, the British government, which is now really the main agency, is trying to decide to what extent they will or can permit the continuation of Rolls Royce's activities at the level they were before this disaster struck.

Mr. Pringle: I got an eyebrow from the Chairman and, since Mr. Trudel already has covered it at some length and did not get an eyebrow, I will drop it.

The Chairman: Would you allow Mr. Breau a supplementary question?

Mr. Breau: It is just a short supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: It is not on the same matter, Mr. Breau?

Mr. Breau: No, it is in reference to the Bill, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Breau: Does this mean, Mr. Minister, that Air Canada will be able to obtain those motors for the Lockheeds?

Mr. Jamieson: Well, the provision is in the Bill for it, assuming that everything else fits into place. The issue at the moment is whether or not the Rolls Royce company is going to be able to manufacture these engines.

Mr. Breau: But there is definitely a possibility that they will be available?

Mr. Jamieson: I am told that representations now are being made to the British government to enable Rolls

[Interpretation]

M. Howe: Pas plus que nous en avions à cette époque-là.

M. Jamieson: Regardez tout le transport par camions.

M. Howe: Il y avait aussi beaucoup de transport par camions à cette époque-là. Les camionneurs y étaient opposés. Ils ont comparu devant le Comité.

M. Jamieson: Comme de raison, plusieurs membres du comité m'ont présenté des doléances pour que les camionneurs soient traités équitablement.

Le président: A l'ordre. Vous avez terminé monsieur Howe?

Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci monsieur le président.

Je m'intéresserais beaucoup à la situation d'Air Canada en ce qui a trait à «Rolls Royce». Pouvez-vous nous dire quel est le statut de Rolls Royce présentement? Ont-ils fait faillite? Leurs usines ont-elles été rachetées? Sont-ils dans un état de changement ou quoi?

M. Jamieson: Le bill a été adopté par la Chambre haute de la Chambre des communes britanniques et par la Chambre des Lords, hier, et nationalise en fait Rolls Royce. C'est là, si je comprends, ce que le gouvernement britannique qui est présentement l'organisme principal essaie de décider, jusqu'à quel point ils vont permettre que Rolls Royce continue ses activités au niveau qu'ils avaient avant ce désastre.

M. Pringle: Je vais laisser cette question de côté pour le moment puisque M. Trudel l'a déjà couverte.

Le président: Autorisez-vous M. Breau pour une question supplémentaire?

M. Breau: Ce n'est pas une courte question.

Le président: Ça se rapporte à la même affaire.

M. Breau: Non, ça concerne le bill.

Le président: Très bien.

M. Breau: Est-ce que cela veut dire, monsieur le ministre, qu'Air Canada pourra obtenir ces moteurs de la Lockheeds?

M. Jamieson: La disposition se trouve dans le Bill, à supposer que tout marche bien. La question est maintenant de savoir si la compagnie Rolls Royce pourra fabriquer ces moteurs.

M. Breau: Mais il est possible qu'on puisse les obtenir.

M. Jamieson: On m'a dit qu'il y avait des représentations qui étaient faites au gouvernement de Grande-Bre-

[Texte]

Royce to go on at a level which would permit them to continue manufacturing the engines, yes.

Mr. Pringle: In view of the money that is included in the Bill with regard to Air Canada, capital expenditures and one thing and another, how does the Department of Transport stand with regard to the handling of 747's at the various airports? Will Air Canada be involved in this cost, or will this be handled entirely by the Department of Transport?

Mr. Jamieson: In the first instance the Department of Transport creates the facility, but under a contract with Air Canada and all other airlines for a user charge, the objective of which is to get back the investment over a reasonable period of time. Montreal, Toronto, Winnipeg and Vancouver are the four that I seem to recall now, and our plans are under way to put in the wide-bodied loading ramps.

Mr. Pringle: Regarding the statements made by Mr. Benjamin on the airlines, and I think you mentioned that they were in trouble—and this is very important with regard to this particular Bill because we are talking money—is their trouble caused by the lack of revenue from reduced traffic or the increased costs to the air companies, principally staff?

The Chairman: That would be a good question when the Annual Report of CN or Air Canada is presented, Mr. Pringle.

Mr. Jamieson: I can answer it quickly, if the Chairman permits. It is a combination of both. Over the past few years we had a really reasonably stable situation. The DC8 in the case of Air Canada, was the basic aircraft and they have been able to utilize it without getting into new types of equipment. In the last two of three years they have had of course to make commitments for the so-called wide-bodied aircraft. So that that has had a bearing on it. Increased operating costs generally have had a bearing. But there also has been a very marked slump in the amount of air travel. So the combination of these things is really responsible.

Mr. Pringle: Now we are going to support Air Canada, which is a Crown Corporation, and a considerable amount of money is going to be made available to them. There is now a distinct relationship between Air Canada and regional airline, and the other trunk lines of course and regional airlines. Have we anything in mind with regard to financial assistance to them in the way of guarantees for new equipment?

Mr. Jamieson: No, not in that form. At least two of the regional carriers do get subsidies on certain routes, and this has been the technique that has been employed up to now. Whether or not that situation would change in the future, I do not know. There have been some suggestions of a closer relationship between Air Canada and the regionals with regard to an interchange of equipment and that type of thing, but up to the present at least it has not materialized.

• 1720

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I mention this because it is very important to the aviation industry in Canada and

[Interprétation]

tagne... à l'effet que Rolls Royce pourrait continuer à fabriquer des moteurs.

M. Pringle: En raison de l'argent inclus dans le Bill en ce qui a trait aux dépenses d'établissement d'Air Canada, quelle est la situation du ministère des Transports en ce qui a trait au traitement des Boeings 747 aux divers aéroports? Est-ce qu'Air Canada s'occupera de ces coûts ou est-ce que cela sera à la charge complètement du ministère des Transports?

M. Jamieson: Dans le premier cas, le ministère des Transports établit des installations mais en vertu d'un contrat avec Air Canada et toutes les autres lignes aériennes pour des frais d'utilisation, l'objectif étant de recouvrer l'investissement, après une certaine période de temps raisonnable. A Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver, ce sont les quatre dont je me rappelle présentement, on a l'intention d'établir des rampes de chargement vastes.

M. Pringle: En se reportant à la question de M. Benjamin au sujet des lignes aériennes et le fait qu'elles ont des difficultés et que cela est très important en ce qui a trait à notre Bill, car nous parlons d'argent ici, est-ce que leur ennuis sont le résultat du manque de revenus dû à une diminution du trafic ou à l'augmentation des frais payés aux compagnies aériennes en ce qui a trait au personnel?

Le président: Monsieur Jamieson, ce serait une question très bonne pour le rapport annuel d'Air Canada.

M. Jamieson: Je peux répondre rapidement, si le président le permet. C'est une combinaison des deux. Il y a eu au cours des quelques dernières années, nous avions une situation assez stable où les DC-8 dans le cas d'Air Canada étaient l'avion fondamental et ils ont pu l'utiliser sans être obligés d'acheter d'autres sortes de matériel; au cours des deux ou trois dernières années ils ont dû faire des engagements pour les plus gros avions. Cela a eu des répercussions. Il y a eu des frais d'exploitation qui ont eu aussi des répercussions, mais il y a aussi eu des diminutions notables de voyages aériens. C'est la combinaison de ces deux facteurs qui est à l'origine de tout.

M. Pringle: Maintenant, il nous faudra supporter Air Canada qui est une société de la Couronne et il faudra leur fournir beaucoup d'argent. Et il y a maintenant un rapport distinct entre Air Canada et les lignes aériennes régionales. Est-ce que nous avons quelque chose en vue en ce qui a trait à l'assistance financière à leur fournir en ce qui concerne les garanties pour du nouveau matériel?

M. Jamieson: Non, pas dans cette forme. Au moins deux des transporteurs régionaux ont des subventions sur certaines routes et cela a été la technique qui a été utilisée jusqu'à maintenant. La question de savoir si cette situation changera dans l'avenir, je ne le sais pas. On a parlé d'une relation plus étroite entre Air Canada et les transporteurs régionaux en ce qui a trait à un changement de matériel et ce genre de choses, mais jusqu'à présent du moins, cela ne s'est pas matérialisé.

M. Pringle: Monsieur le président, je le mentionne, parce que c'est très important pour l'industrie de l'avia-

[Text]

the travelling public in particular because Trans-Canada Airlines claim that they can be more efficient and they can present a better statement if they are able to be relieved of some of the lines being taken over by regional airlines. This is why I bring this up. Yet there are complaints with regard to unsatisfactory equipment that regional airlines have and that is why I ask this particular question and hopefully that something will be done.

Mr. Jamieson: I really think that the complaint is outdated now because I do not know of any regional carrier that is not operating pure jet equipment over most of its lines. I am thinking in your own area of Pacific Western Airlines which has quite a fleet. TransAir has at least three jets, I believe. So have Nordair and Eastern Provincial. I am speaking of regional carriers as opposed to third level carriers.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have one final question. With regard to the problem relating to the floating of the Canadian dollar, so as the Committee might be better informed, how are the airlines going to be able to differentiate between tickets that were purchased with American funds, which were purchased at a bank, and tickets that were purchased with Canadian funds and converted after it was given to Air Canada?

Mr. Jamieson: I think this is one of the difficulties, and it is obvious that members are interested in this issue, and, as I say, either the Canadian Transport Commission when they appear before you can provide the background information which led them to the decision they made or Air Canada themselves can do it. However, I am told that it would be a monumentally difficult task to try to go back before the date when the CTC ruling was published. However, what you have mentioned is only one of the issues involved. There is the matter of tracing down the customers and so on. There are a great deal of problems, but Mr. Benjamin has said that the international airlines are doing it. I was not aware of that.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Chairman, is there any discussion with the Department of Transport as to the actual spending of the money or does the government just pick up the bill and pay it?

Mr. Jamieson: No, Mr. Horner, there is a good deal of discussion and I mentioned in a different context before I want to see that there is a good deal more. We get the financial statements and the projections from the two corporations. I personally interview the Chairman of the Board in each case and they make quite an elaborate presentation to us and also we have been, since I became Minister of Transport, in any event, trying to evolve a policy particularly in the case of Air Canada because there are so many options open to an airline now as to what it can do. Should it increase internationally? We have already heard the question on regional airlines, so all of these things are being considered and I can assure you that it gets a pretty fine tooth-comb treatment as of now.

Mr. Horner: The purchase of planes in the case of Air Canada and of moneys for them, this would also be gone over very fully?

[Interpretation]

tion au Canada, et les voyageurs en particulier, parce que la Société Air Canada prétend pouvoir être plus efficace et offrir un meilleur service, si des compagnies aériennes régionales peuvent se charger de certaines lignes. Il y a certaines plaintes au sujet du matériel insatisfaisant dont disposent ces compagnies de transport.

M. Jamieson: Je crois que la plainte n'est plus fondée maintenant. Je ne connais pas de transporteur régional qui n'a pas d'avions à réaction présentement. La *Pacific Western Airlines* a une flotte assez importante. Trans-Air a trois avions à réaction au moins, ainsi que Nord-Air et *Eastern Provincial Airlines*. Je parlais des transporteurs régionaux par opposition aux transporteurs de troisième catégorie.

M. Pringle: Monsieur le président, une dernière question. En ce qui a trait aux problèmes qui se rapportent à la fluctuation du dollar canadien, afin que le comité puisse être mieux renseigné, comment les lignes aériennes pourront-elles différencier entre les billets qui ont été achetés avec des devises américaines et ceux qui ont été achetés avec des devises canadiennes et converties par la suite.

M. Jamieson: Je crois que c'est là une des difficultés. Comme je l'ai dit, c'est évident que les députés s'intéressent à cette question, soit la Commission canadienne des transports lorsqu'elle comparaitra devant vous pourra vous donner l'historique de la décision qu'elle a prise, ou Air Canada pourra le faire. On me dit que ce serait une tâche très difficile que d'essayer de revenir à la date avant laquelle les règlements de la Commission canadienne des transports ont été publiés. Ce que vous mentionnez n'est qu'une des questions qui entrent en jeu. Il y a aussi la question de retrouver les clients. Il y a beaucoup de problèmes, mais M. Benjamin a dit que les lignes aériennes internationales le faisaient, je l'ignorais.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur le président, y a-t-il des discussions avec le ministère des Transports au sujet des dépenses réelles de l'argent ou le gouvernement ne fait-il que payer la note?

M. Jamieson: Non, monsieur Horner, il y a beaucoup de discussions. J'ai déjà dit que je voudrais qu'il y en ait beaucoup plus. Nous recevons l'état financier et les prévisions des deux sociétés. J'ai des entretiens avec le président du Conseil d'administration, dans chacun des cas, et ils nous font une présentation très élaborée et de plus, depuis que je suis ministre des Transports, du moins, nous essayons d'établir une politique surtout dans le cas d'Air Canada, parce qu'il y a tant de choix pour une ligne aérienne présentement, à savoir si elle devrait augmenter son rôle international. Nous avons déjà parlé des lignes aériennes régionales. Nous étudions toutes ces questions, je puis vous assurer que nous étudions ces questions très sérieusement.

M. Horner: L'achat des avions, dans le cas d'Air Canada, des fonds qui y sont consacrés, vous étudierez ces questions très sérieusement?

[Texte]

Mr. Jamieson: Yes. I am sure that as a long-time member of this Committee you know the difficult and standing problem of the extent to which it is appropriate for the government to intervene in what are known as the management decisions of the airline and this is always a touchy area. However, I think that they are quite responsive and certainly in the case of Air Canada we have had innumerable meetings on their budget.

Mr. Horner: My questions may have appeared preliminary but I was leading up to a more important question. We are under the impression that the delivery of the 747s and, in fact, the purchase at such an early date by Air Canada appears to be an error in relationship to the traffic that is now travelling. I mean they have ample planes really without the 747s right now. Is that not correct?

Mr. Jamieson: I suppose if one is talking about the state of the market as of this moment it may very well be the case.

Mr. Horner: As of this summer.

Mr. Jamieson: Of course, when the commitment was made for the 747s, which was two or three years ago, traffic projections by all the airlines were quite a bit more optimistic, so under those circumstances I have looked into this question, and I am satisfied for a number of reasons the decision on the 747 is defensible.

Mr. Horner: That is a good way of putting it.

Mr. Jamieson: I think that the best corporate judgment that could have been brought to bear at that time would have warranted that decision. It has been an extremely good performing airplane as you probably know. The first intention, of course, is to put one on the Trans-Canada route and there the traffic projections show that it will perform at well above the break-even point. We also have this other question which relates back to the whole issue of policy. There is no question that once competing airlines get into a newer type of aircraft and can offer additional services, if you are going to stay in the game, you more or less have to go along, and this is the terrible rat race. I think, in which the whole world aviation industry finds itself at present.

Mr. Horner: If that was a good purchase and is defensible, it is not true then that Air Canada attempted to pay the penalty clause and not take them?

Mr. Jamieson: Oh yes. I am not sure whether they went that route formally or not, but I think given the present state of things, if they could have deferred for a year perhaps they would not have been too unhappy about it.

Mr. Horner: What about the six Lockheeds that are supposed to be delivered next Spring in 1972? Are they not in the neighbourhood of a 250 passenger plane?

Mr. Jamieson: Yes, slightly over 250 as I recall it, depending on the configuration.

Mr. Horner: There are supposed to be six delivered next Spring. Is your judgment still of the opinion that this is also a defensible purchase?

[Interprétation]

M. Jamieson: Oui. Je suis sûr qu'en tant que membre du Comité depuis très longtemps, vous connaissez la difficulté de cette question à savoir jusqu'à quel point le Canada peut intervenir, dans les décisions de la ligne aérienne. Et cela est toujours une question très épineuse, mais je crois qu'ils y répondent beaucoup et surtout dans le cas d'Air Canada, nous avons eu beaucoup d'entretiens au sujet de leur budget.

M. Horner: Mes questions semblaient peut-être préliminaires, mais je voulais poser une question plus importante. Nous avons l'impression que la livraison des 747, et surtout l'achat prématuré par Air Canada, semble une erreur en ce qui a trait au trafic aérien actuel. Ils ont suffisamment d'avions sans les 747 présentement, n'est-ce pas?

M. Jamieson: Je suppose que si nous parlons de l'état du marché actuel, vous pouvez avoir raison.

M. Horner: Comme celui de cet été.

M. Jamieson: Bien entendu, lorsque l'engagement a été pris pour les 747, il y a deux ou trois ans, les prévisions relatives au trafic aérien, par toutes les lignes aériennes étaient beaucoup plus optimistes, aussi dans ces circonstances, ai-je étudié cette question et je crois que pour plusieurs raisons, la décision au sujet des 747 peut être défendue.

M. Horner: Vous l'avez bien exprimé.

M. Jamieson: Je crois que la décision qu'on aurait pu prendre aurait justifié celle qui a été prise. C'est un avion qui fonctionne très bien. On avait d'abord songé à en utiliser un sur le réseau transcanadien. Selon les pronostics, ils devraient être rentables. Il y a également cette question qui se rapporte à la politique d'ensemble. Il est évident que vous devez suivre la tendance générale lorsque les compagnies aériennes mettaient en service un nouveau type d'avion. C'est la situation dans laquelle toute l'industrie aéronautique se trouve aujourd'hui.

M. Horner: Si c'était un bon achat, c'est justifiable. Air Canada n'a donc pas essayé de payer la pénalité et de ne pas les prendre.

M. Jamieson: Je ne suis pas certain qu'on l'ait fait, mais dans l'état actuel, s'ils avaient pu le faire, ils n'auraient pas été très malheureux.

M. Horner: Quant aux six Lockheeds qui doivent être livrés l'année prochaine, en 1972, est-ce qu'il ne doit pas accommoder 250 passagers?

M. Jamieson: A peu près, oui.

M. Horner: Il doit y en avoir six de livrés le printemps prochain. Êtes-vous encore d'avis que cet achat est aussi justifiable?

[Text]

Mr. Jamieson: Once again I think it was defensible at the time it was made, but I think it may very well be a blessing in disguise in terms of Air Canada's present position if there is some delay in the delivery of the TriStar or an equivalent type aircraft, and now that appears to be virtually certain. There is very little, if any, likelihood that they will get those aircraft in the early part of 1972.

• 1725

Mr. Horner: Is not the purchase of the 747 and the Tri-Stars going to bring about the depreciation at an accelerated rate of the Vikings, for example?

Mr. Jamieson: I think that this would have happened anyway. One of the difficulties that we have, harking back to Mr. Pringle's question on regional carriers, is that we are in the jet age now and very few passengers will go on even a turboprop if there is an alternative. So the Vanguard has pretty well sort of outlived itself.

Mr. Horner: How many years did it last?

Mr. Jamieson: The first of the Vikings came out about 1960, and they have been good money-makers for Air Canada. By the way, I did check on this the other day and there appears to be very little problem with disposing of Vikings, either in underdeveloped countries or for freight, things of this kind. I do not think there is going to be any serious problem there. The Viscounts look to be pretty much of a drug on the market, as the expression goes.

Mr. Horner: They had a pretty long life.

Mr. Jamieson: Indeed, yes. The Viscounts came into service in the early fifties and some of them are still going, so that they have pretty well been depreciated so there is no great loss there.

Mr. Benjamin: Both very good aircraft.

Mr. Jamieson: Both excellent aircraft, yes.

Mr. Horner: In the appropriation of moneys towards railroad branch lines, it used to be under the old railway act that any line over seven miles had to come before this Committee to get approval for the building. Is there the same scrutiny given the construction of branch lines by the Department? I know that the C.T.C. is supposed to look at it, but is there the same scrutiny given them? I see in this Bill that approximately \$22 million is going to be spent on the construction of branch lines.

Mr. Jamieson: Yes, a very thorough scrutiny. As you know, it has to come to me and I have to approve them. The great majority of those, as I suspect you know because you were during my days on the Committee the expert in this field so...

Mr. Horner: Thank you.

Mr. Jamieson: ...most of these are industrial lines of one type and another to an oil refinery or potash or

[Interpretation]

M. Jamieson: Encore une fois, je crois que c'était justifiable, lorsque cela a été fait, mais je crois que cela peut être une chance à l'égard de l'actuelle position d'Air Canada, s'il y avait un retard dans la livraison du Tri-Star ou d'un autre avion. Il est fort peu probable qu'ils auront ces avions au début de 1972.

M. Horner: L'achat des 747 et des «Tri-Stars» ne va-t-il pas amener une certaine dépréciation accélérée des Vikings, par exemple?

M. Jamieson: Je pense que cela se serait produit de toute façon. L'une des difficultés à laquelle nous nous heurtons, pour en revenir à la question de M. Pringle sur les transporteurs régionaux, est que nous sommes maintenant dans l'ère des avions à réaction et très peu de personnes voyageront par turbo propulseur même s'ils en ont la possibilité. Donc le Vanguard n'est plus très rentable.

M. Horner: Depuis combien de temps existe-t-il?

M. Jamieson: Je crois que le Vanguard existe depuis 1960. Il a d'ailleurs rapporté pas mal d'argent à Air Canada. A propos, comme je l'ai noté, la vente des Vanguard pose peu de problèmes, soit aux pays en voie de développement soit pour le prêt ou des choses de ce genre. Je ne crois pas qu'il y ait de problèmes.

M. Horner: Ils ont tenu le coup longtemps.

M. Jamieson: Oui, en effet. Les Viscount ont été mis en service au début des années 50 et certains continuent encore à voler. Donc ce sont des avions très solides qui se sont beaucoup dépréciés et on ne perdra pas grand chose en ce qui les concerne.

M. Benjamin: Ce sont deux bons appareils.

M. Jamieson: Ce sont deux excellents appareils, oui.

M. Horner: En ce qui concerne l'argent pour les embranchements de lignes ferroviaires, il est de règle d'être sous le coup de la vieille loi sur les chemins de fer qui dit que toute ligne dépassant sept milles doit être présentée devant ce comité pour obtenir l'accord pour la construction. Est-ce que le ministère fait la même enquête pour la construction des embranchements? Je sais que la CCT doit le faire, mais l'examen est-il le même? Je vois que l'on parle là d'environ \$22 millions dans ce bill pour la construction d'embranchements.

M. Jamieson: Oui, un examen très pointilleux. Comme vous le savez cela me parvient et je dois leur donner mon accord. La grosse majorité d'entre eux, et je suppose que vous êtes au courant de tout cela car vous avez été au comité en même temps que moi, en tant que expert en la matière, ainsi...

M. Horner: Merci.

M. Jamieson: ...la plupart sont des lignes industrielles d'un modèle, et d'autres mènent à des raffineries ou à des

[Texte]

something of this nature, and they are given a pretty thorough overhaul, and I have to be satisfied that there is an economic defence for it. I do not recall any that have been built in the last few years that have not worked out in that way.

Mr. Horner: Just one further question. Has the CNR given any consideration at all to get into the building of pipelines...

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Horner: ...because of its right-of-way already being bought up and could be used?

Mr. Jamieson: Yes. First of all, the CN's research and development section and also, I suppose you would call it their business section or new business section, have been looking at various proposals. As you know, Canadian Pacific through their subsidiary have made application for a line from the Kootenays to Roberts Bank, but they have applied for incorporation provincially for that particular line because all of it is within British Columbia.

• 1730

Mr. Horner: The CPR are in the business of pipe lines.

Mr. Jamieson: Yes. And the CN is looking at it. They have expressed an interest to me—it has not gone beyond that at the moment—with regard to any possible developments that may take place in the North, Northern Alberta and so on. It seems to me that, competitively, they have to look at all new modes of transport just as well as the Canadian Pacific does.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, my question was on the branch-line aspect of it and it has been answered. I will pass.

The Chairman: Mr. Thomas, on the second round.

Mr. Thomas (Moncton): One of the things on which I want to question Air Canada Officials when they appear before us is some rumours, which the Minister probably has heard, regarding Air Canada's intentions on certain runs in the Atlantic area and so on. But to discuss this intelligently with them, I am wondering if the Minister is now prepared to release to Parliament, or to release even to the Committee, the report on air-traffic patterns. The last time I talked to the Minister I think he said that it was in Department study at present and was being studied by the Department. But since then I have heard rumours as to what this report contains and I am anxious to know if we can get something on this soon.

Mr. Jamieson: Yes, I do not see any reason why not. I may say that it has not reached me yet. The officials are looking at it and, as I recall, they said to me on the last occasion when I inquired that it is only a first phase of the report. In other words there is further documentation to come. I will be glad—I am sure there is somebody from my office here—to find out what the status of it is and let you know, either privately or in answer to a question in the House.

[Interprétation]

mines de potasse ou à des choses de ce genre, et l'examen est sérieux et je dois être satisfait qu'il y ait une garantie économique à cela. Je ne me rappelle pas qu'il y en eu un qui ait été construit ces dernières années et qui n'ait pas confirmé la chose.

M. Horner: Je voudrais poser une autre question. Le Canadian National a-t-il envisagé de commencer à construire des pipe-lines...

M. Jamieson: Oui.

M. Horner: ...à cause de ses droits de passages ont toujours été achetés et pourraient être utilisés?

M. Jamieson: Oui, tout d'abord le Canadian National par sa section du développement et de la recherche de la société et leur section commerciale a étudié diverses propositions. Comme vous le savez, le Canadien Pacifique par une filiale a fait une demande pour construire un pipe-line de Kootenay à Roberts Bank mais ils ont demandé à être incorporé au niveau provincial pour ce pipe-line là, parce qu'il se trouve entièrement en Colombie-Britannique.

M. Horner: Le CPR s'occupe de pipe-lines.

M. Jamieson: Oui. Et le CN s'y intéresse. Ils m'en ont fait part et ils m'ont demandé de les renseigner sur ce qui pourrait se faire dans le Nord, dans l'Alberta du nord etc. Il me semble que, sur le plan de la concurrence, il leur faut étudier tous les nouveaux modes de transport, comme le fait le Canadien Pacifique.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, ma question portait sur les embranchements et on y a répondu. Je cède donc la parole.

Le président: M. Thomas, pour le deuxième tour.

M. Thomas (Moncton): Il y a une question que je voudrais poser aux représentants d'Air Canada lorsqu'ils viendront devant nous. Il s'agit de certaines rumeurs dont le ministre a certainement eu connaissance qui ont couru au sujet des intentions d'Air Canada dans les régions atlantiques, etc. Je me demande si le ministre est maintenant prêt à faire part soit au Parlement, soit même au comité, du rapport sur la circulation aérienne. La deuxième fois que j'ai eu un entretien avec le ministre, je crois qu'il m'a dit que ce rapport était à l'heure actuelle à l'étude au ministère. Mais depuis, j'ai entendu parler du contenu de ce rapport et je voudrais savoir si nous pourrions obtenir des renseignements à ce sujet assez rapidement.

M. Jamieson: Oui, je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi. Je dois dire que les fonctionnaires de mon ministère sont en train de l'étudier mais, autant que je m'en souviens, la dernière fois que je l'ai demandé, ils m'ont dit que ce n'est que la première phase du rapport. Il y a d'autres documents qui doivent arriver. Mais je serais ravi—je suis sûr qu'il y a ici quelqu'un de mon service—de trouver de quel statut il s'agit et de vous en faire part, soit en particulier, soit en réponse à une question de la Chambre.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): I would appreciate that. Is this committee still meeting then? It has not finished its deliberations, or it has not finished its report?

Mr. Jamieson: I would just like to qualify my answer by saying that that is my recollection, but I am not sure. I understand that what came to us was a first phase, but I could be wrong about that and it may be complete. In any event I will examine it from the possibility of seeing how much of it can be given to the Committee.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Mr. Chairman, if we are going to meet tonight, why do we not adjourn?

Mr. Benjamin: Is the Minister available this evening?

Mr. Jamieson: I prefer to go until 6 o'clock, if that would be enough to finish it, because I have another group that I have to meet from the Railway. But I am available. I will not hold up the Committee.

Mr. Benjamin: I have only a couple more questions of the Minister and then if you want to adjourn and go into clause-by-clause tonight without the Minister here, I would have no objection—if we took another 10 or 15 minutes with the Minister and then adjourn.

The Chairman: Go ahead, the floor is yours.

Mr. Benjamin: Arising out of some questions raised by Mr. Pringle and some I asked in respect of this difficulty that airlines generally are in—I believe Mr. Pringle and the Minister said it was a combination of things that were causing this problem—would the Minister agree that part of the problem also is the multiplicity of lines dividing up the package of traffic that is available and, as a result, this is contributing to the difficulties that many of them are getting in?

Mr. Jamieson: I think it depends in so many instances on a specific case. If you accept the premise that competition is good and you do not want to have so-called captive shippers or customers, then I suppose the more access there is the better. On the other hand, you know the CTC has said, with regard to passenger services in particular, that some form of rationalization between the two rail lines might be beneficial and might serve to reduce costs. So I think in a sense you would have to examine each one of the situations independently.

• 1735

Mr. Benjamin: It just seems to me that the competition aspect is carried too far. It just means that none of them make money. They are all competing to get fancier craft and fancier service facilities. The traffic that is available does not grow fast enough to keep up with the capital commitments they are making.

Mr. Jamieson: On the airline side, this is an exceedingly difficult problem because a continental carrier such as Air Canada has a requirement for a type of aircraft that is not suitable for what I would call regional service. In other words, the more you get into 747s and to wide-bodied aircraft, the less suitable they are for travelling

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): J'en serais heureux. Est-ce que le comité continue à siéger? Il n'a pas fini ses délibérations, ou il n'a pas terminé son rapport?

M. Jamieson: Je dirais simplement qu'il me semble me souvenir, je n'en suis pas sûr, que ce que nous avons reçu n'était que la première partie du rapport, mais je peux me tromper et il se peut qu'il soit fini. De toute façon, je vous chercherai les renseignements nécessaires.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie, monsieur le président.

M. Horner: Monsieur le président, si nous allons siéger ce soir, pourquoi ne pas lever la séance?

M. Benjamin: Le ministre peut-il être présent ce soir?

M. Jamieson: Je préférerais continuer jusqu'à 6 heures si cela suffisait pour terminer parce que je dois rencontrer un autre groupe représentant les Chemins de fer, mais je suis à votre disposition.

M. Benjamin: Je n'ai que deux questions à poser au ministre; ensuite, si vous voulez lever la séance, nous pourrions étudier le bill article par article, ce soir, sans que le ministre soit là. Je ne m'oppose pas à ce que nous prenions dix ou quinze minutes supplémentaires avec le ministre, puis que nous levions la séance.

Le président: Vous avez la parole.

M. Benjamin: Pour en revenir à quelques questions posées par M. Pringle, sur les difficultés que rencontrent les compagnies aériennes en général, je crois que M. Pringle et le ministre ont dit que ce problème était dû à plusieurs choses. Le ministre ne trouve-t-il pas, lui aussi, que la multiplicité des lignes divise le trafic disponible, ce qui contribue à accroître les problèmes que rencontrent certaines compagnies?

M. Jamieson: Je crois que cela varie très souvent selon les cas. Si on accepte le principe que la concurrence est bonne et que l'on ne veut pas ce que l'on appelle ces affréteurs ou les clients prisonniers, je suppose que plus il y a de possibilités, mieux c'est. D'autre part, comme le dit le CTC en ce qui concerne les passagers en particulier, une certaine rationalisation entre les deux lignes de Chemins de fer serait peut-être utile et permettrait de réduire les frais. Je crois donc qu'il faut étudier chaque situation séparément.

M. Benjamin: L'aspect concurrentiel va trop loin. On attache trop d'importance à la concurrence. Il ne faut pas multiplier les services aériens, les services de chemin de fer, etc. car le nombre de passagers ne s'accroît pas parallèlement.

M. Jamieson: Il y a un problème excessivement difficile dans ce domaine car les transporteurs continentaux comme Air Canada ont certains aéronefs qui ne conviennent pas aux services régionaux. Lorsqu'on en arrive aux 747 et aux gros transporteurs, ils ne conviennent pas du tout pour aller dans le nord de la Saskatchewan ou de

[Texte]

North into Saskatchewan or Alberta or whatever the case might be because the load factor is significantly less than these planes can carry. This is why we are trying to achieve a good relationship between Air Canada and the regionals so that in effect, if you are in Yorkton which can only support about seven or eight passengers a day, nevertheless that operator would have a connection with Air Canada and you could buy a through ticket. We would try to integrate the regionals with Air Canada. A good deal of this has been achieved. Transair is sharing ticketing agents; counter space; maintenance and things of this kind. It seems to me that this is really the route that we have to travel in terms of Mr. Thomas' problem in Atlantic Canada. We obviously cannot put Eastern Provincial Airways out of business because there would be one enormously big vacuum. The same applies to all the other regions. If you can get them co-operating, Air Canada vis-à-vis the region, you are much better off.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, Mr. Minister, what are we going to do with Air Canada if they replace the Vanguard. How are they going to haul freight?

Mr. Jamieson: I am not suggesting that they will totally phase out the Vanguard. I am saying that it will become a freight aircraft. I have no doubt that they will use some of them for that purpose. May I remind you, too, of course, that as the 747s and the wide-bodies come into use, this will mean that the DC-8s will be available for freight and air express.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it just seems to me that because of public policy, I have a terrible fear that we are fast getting Air Canada over the next ten to twenty years in the same kind of mess as the CNR has been in for the last 48 years. I think it all began with CP and now further regionals. The more the package of available domestic traffic is divided up among a multiplicity of companies, the greater the financial handicaps and difficulties all the airlines are going to have. We are just compounding the felony. If we have not learned our lesson with the CNR by now and apply some of that experience to what we do with Air Canada, then we are going to get into the same mess. I just throw that out as food for thought.

Mr. Jamieson: I can only remind you, Mr. Benjamin, that there is a limit on the Canadian Pacific's share of the transcontinental market. That limit has now been reached at 25 per cent of the seat-miles. As I recall it, the formula works out at about that level.

Mr. Benjamin: Your limit was arrived at too fast because neither one of them are benefiting all that much. It seems to me that it should have been phased out longer.

Mr. Jamieson: I suppose it depends entirely upon your view of the need for competition.

Mr. Benjamin: I think this is where we might part company.

Mr. Chairman, I want to question the Minister on two other items. In the course of all the investigations we have made regarding the CNR in the past in this Committee and Air Canada and the criticisms, many of which were justified, I have felt a little badly about it and I

[Interprétation]

l'Alberta parce que le facteur de charge est bien inférieur à ce que ces avions pourraient transporter. C'est pourquoi nous essayons de maintenir de bonnes relations entre Air Canada de façon à ce que vous puissiez acheter un étes à Yorkton par exemple, où il y a sept ou huit passagers par jour, ce transporteur sera relié à Air Canada de façon à ce que vous puissiez acheter un billet direct ou de correspondance. Nous essaierons d'intégrer les lignes régionales à Air Canada. Cela a été réalisé avec Trans Air. On peut acheter des billets chez eux pour Air Canada aussi et ils partagent les frais d'entretien, différents frais et c'est ainsi que nous devrions agir dans la région Atlantique. Nous ne pouvons pas empêcher les compagnies provinciales de fonctionner. La même chose s'applique à toutes les régions. Il faut en arriver à une coopération avec Air Canada. C'est le meilleur moyen.

M. Thomas (Moncton): Qu'allons-nous faire au sujet du remplacement des vanguards. Comment vont-ils transporter le fret?

M. Jamieson: Je ne dis pas qu'on va éliminer les vanguards. Je dis simplement que ça va devenir uniquement un avion de fret. Je dois vous rappeler que lorsque les 747 et les gros transporteurs seront en service les DC8 seront disponibles pour transporter du fret.

M. Benjamin: En raison de la politique publique, je me demande ce qui va survenir d'Air Canada au cours des dix ou vingt années à venir? Va-t-il se produire la même chose que pour le Canadien National au cours des 48 dernières années? Tout a commencé avec le CP. Plus la circulation régionale est divisée entre une multiplicité de compagnies, plus les compagnies connaîtront de difficultés de financement. Donc nous devrions appliquer l'expérience que nous avons connue avec le CN. Si nous agissons avec Air Canada comme nous l'avons fait avec le Canadien National, nous allons rencontrer les mêmes difficultés. C'est une idée que je vous laisse comme matière à réflexion.

M. Jamieson: Je dois vous rappeler qu'il y a une limite dans les actions du C.P. sur le marché transcontinental. Cette limite a été maintenant atteinte à 25 p. 100 des passagers-miles. La formule fonctionne à ce niveau.

M. Benjamin: C'était peut-être trop rapide car aucune d'entre elle n'en bénéficie autant que cela. Il me semble qu'il aurait fallu l'étendre davantage.

M. Jamieson: Je suppose que cela dépend uniquement de l'opinion que vous avez sur le besoin de concurrence.

M. Benjamin: Voilà la question tranchée.

Monsieur le président, je voulais poser deux questions au Ministre. Au cours de toutes les enquêtes qui ont été faites au sujet du C.N. et d'Air Canada de nombreuses critiques dont certaines étaient justifiées ont été faites. Je crois que plusieurs membres du comité seront de mon avis, car nous nous sommes sentis assez mal à l'aise car

[Text]

suspect other members of the Committee do because the CNR to the largest degree, and to some extent Air Canada, have been getting all the brickbats. To me, the major culprit in many of these areas where CN has been getting hit, has been the CPR.

I have been trying to figure it out in my mind and I have been asking colleagues of mine on this Committee from all parties—possibly the Minister could suggest something—what method is there that this Committee could get the Canadian Pacific and its officials in front of it. In a lot of ways many of the problems that come to our attention are usually committed by the second offender out of sheer self-defence through competition. Would this Committee be proper in requesting the House to refer the CPR's Annual Report to it.

• 1740

Mr. Jamieson: I am not sure. I think I would bow to the superior wisdom of the Law Branch on that. The CPR is a private company and unless there is some legislation which I would think bears directly on their operations I have frankly no knowledge of what the power of the Committee is with regard to summoning a so-called private company. It probably could.

Mr. Horner: ...if it so disires.

Mr. Jamieson: I think it can as Mr. Horner has said.

Mr. Benjamin: We would need to request the House for a motion of reference, would we not?

The Chairman: Yes.

Mr. Jamieson: I would assume so.

Mr. Benjamin: We will work on that one.

Mr. Jamieson: May I respond to Mr. Benjamin to this extent because I am pleased in one sense with what he has said about Air Canada and the CNR. My position at the moment takes me through a great many different countries talking to transportation people and while it is entirely appropriate that this Committee or anybody else criticize these corporations I do not think we should lose sight of the fact that everywhere else in the world they are regarded as being very good. Air Canada's reputation is superb throughout the world and I think it is probably a question of being so close that sometimes we cannot see the forest for the trees.

Mr. Benjamin: I want to concur with that. Many international travellers who have travelled many airlines rate Air Canada in the top one, two or three. I feel that way, have often felt it, but I still say that in terms of the problems that we have in Canada with transportation, air and rail, I think too much of it has been directed to and at CNR and the other one has been able to get off without very many scars. On the Bill, Mr. Chairman, the CNR's deficit—I think there is some unfortunate wording here and again I am looking at the recommendations on the first page—in the last six lines, starting after "1952":

to authorize Her Majesty to make loans to the Canadian National Railway Company and Air Canada to meet deficiencies in operating revenues to June 30th, 1971,...

I want to submit, Mr. Chairman, through you to the Minister that in fact the CNR did not have operating

[Interpretation]

Air Canada et le CN ont essuyé tous les reproches, mais le vrai coupable dans cette affaire, c'est le C.P. J'ai demandé l'opinion des différents collègues de tous les partis et le ministre pourrait peut-être me fournir quelque chose. Comment ce comité pourrait convoquer les gens de la Canadian Pacific? Les problèmes évoqués le sont souvent par le second offenseur en légitime défense. Ce comité pourrait-il demander à la Chambre de s'occuper du rapport annuel de la CCR?

M. Jamieson: Je ne suis pas certain. Le CCR est une compagnie privée et à moins qu'il y ait eu une loi qui porte directement sur son exploitation, je ne vois pas comment le comité pourrait agir dans ce domaine. Il y a certainement une solution.

M. Horner: Dans la mesure où il le veut.

M. Jamieson: Je suis de l'avis de M. Horner.

M. Benjamin: Nous devrions demander à la Chambre d'avoir le pouvoir de faire cela.

Le président: Oui.

M. Jamieson: Oui, je le pense.

M. Benjamin: Nous nous en occuperons.

M. Jamieson: Pour répondre à M. Benjamin, je suis content dans une certaine mesure de le signaler au sujet d'Air Canada et du CN. Pour l'instant, je suis dans une telle position que je vais dans plusieurs pays et je parle de transport avec de nombreuses personnes et bien qu'il soit légitime que nous critiquions ces sociétés, il ne faut pas oublier qu'elles se sont très bien comportées, la réputation d'Air Canada est excellente dans le monde entier et je pense que c'est une affaire dont nous sommes trop près pour pouvoir la juger.

M. Benjamin: Plusieurs voyageurs internationaux placent Air Canada parmi les 3 premières. Je dirais qu'étant donné les problèmes que nous avons au Canada dans le domaine des transports que ce soit par air ou par chemins de fer, on a trop parlé du CN et l'autre compagnie a pu s'en sortir sans difficulté. En ce qui concerne le bill lui-même, monsieur le président, le déficit du National-Canadien, je regarde à nouveau les recommandations qui se trouvent à la première page, dans les six dernières lignes, on parle de

«la loi de la marine, autorisant Sa Majesté à consentir des prêts à la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada pour couvrir les déficits des réserves d'exploitation jusqu'au projet 1971».

Je voudrais dire qu'en fait, le CN n'a pas eu de déficit d'exploitation. Il a eu un bénéfice d'exploitation de l'or-

[Texte]

deficiencies. In fact it showed an operating profit of some \$43 million last year but the interest on their debt amounted to \$71 million. I presume that is the deficiency that Parliament will be appropriating without specifying the figure. Is that not correct?

Mr. Jamieson: There is no doubt that the deficit is brought about—I am not sure if your actual figures are right—but they are the result of funding or taking care of their debt structure. But that is an entirely appropriate corporation approach. I suppose anyone of us could say that if we ignored our debts for the year we would all be in a profit position. I agree with you in the light of the historical nature of the CNR's debt that there is a tendency to separate it out to some extent when examining their operating position. But I think legally the wording is correct. It is an operating deficit no matter how you look at it.

Mr. Benjamin: May I suggest, Mr. Jamieson, that our love for and about the CNR and Air Canada is one of the things that contributes in the public mind to a bad image for them. People and the press generally say in error that the CNR is always losing money. Its actual rail operations in total, eight years out of ten over the last 50 years, have had operating profits. But it has all been eaten up with interest on debt. If there were some way of putting this in a better manner in this sort of bill I think it would contribute to a better understanding in the minds of the public.

Mr. Jamieson: You can go that route in so many different ways. Here once again you open up a rather basic question. I personally think it is unwise to eliminate your cost of funding your debt as it is. I have seen a lot of businessmen make the same mistake of assuming that depreciation is profit until they find that they have to replace their equipment.

Mr. Benjamin: Would you not agree, Mr. Jamieson, that we have a special circumstance here in the sense of the origins of the CNR which started them off with \$1.9 billion of debt which was not their making? It really starts them off in an unfortunate position compared to any other company and particularly any other railway.

• 1745

Mr. Jamieson: I agree, and the railway is the first to wish that we could get this situation changed. I suppose in practical terms the only change there would be is that it would be transferred to the national debt in some way or other and taken off CN's back.

Mr. Benjamin: With respect to the \$688 million, or thereabouts, the total amount that we arrived at earlier this afternoon that is involved in this bill, would it not be correct to say that we would need to increase that amount by whatever appropriation has to be made for the deficit because there is no specific provision further on.

Mr. Jamieson: I think that is correct, yes. In effect, we do not know what the deficit is going to be. Of course, may I point out that it is going to go up by about \$11 million or \$12 million, based on the pension decision and a few other things of this kind that have happened since, too.

[Interprétation]

dre de 30 millions mais leurs dettes se montent à 71 millions. Je suppose que c'est là le déficit que s'approprierait le gouvernement sans en spécifier le montant, ce qui est une erreur.

M. Jamieson: Sans aucun doute, le déficit, je ne sais pas si les chiffres sont justes mais le déficit provient des dettes contractées mais il est tout à fait normal, si on a des dettes, on n'a pas de bénéfice. Je suis tout à fait d'accord avec vous étant donné le passé du CN, on a tendance à ne pas tenir compte de ce qu'il a fait de bien, mais en fait, c'est un déficit d'exploitation.

M. Benjamin: Notre intérêt pour Air Canada et le CNR est une des choses qui donnent une mauvaise image de ces sociétés au public. Car généralement, la presse et le public disent que le CN perd constamment de l'argent et en fait 8 fois sur 10, au cours des cinquantes dernières années, le CN a fait des bénéfices. Évidemment, il y avait une dette au départ. Mais je crois qu'on pourrait présenter cela de manière différente, de manière à donner une meilleure image au public, une image plus véritable.

M. Jamieson: Vous le pourriez peut-être d'une façon tellement différente. Personnellement, je pense qu'il n'est pas juste de vouloir éliminer les frais pour consolider votre dette et j'ai vu beaucoup de sociétés qui considéreraient que la dette équivalait à un bénéfice jusqu'à ce qu'elles aient à remplacer leur équipement.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a des circonstances spéciales aussi, car dès l'origine du CN, il a été endetté de 1.9 billion. On les a mis dans une situation impossible du départ par rapport à d'autres compagnies, ferroviaires notamment.

M. Jamieson: Les chemins de fer souhaiteraient que la situation change. Le seul changement pourrait être que le tout serait transféré à la dette nationale; le CN n'aurait plus à s'en soucier.

M. Benjamin: En ce qui a trait au 688 millions de dollars dont il est question dans le projet de Loi, ne serait-il pas juste de dire qu'il faudrait augmenter ce montant pour qu'il réponde au déficit, car il n'y a aucune disposition à ce sujet.

M. Jamieson: Je pense que c'est juste. Nous ne savons pas exactement quel sera le déficit. Il sera d'environ 11 ou 12 millions de dollars si l'on se base sur la décision relative aux pensions et autres choses du genre.

[Text]

Mr. Benjamin: The amount of the borrowings authorized here are \$688 million, and if the deficit were \$20 million on interest and another \$6 million, or whatever, on pensions, that in effect would be the total appropriation of the bill. So, we are really over \$700 million on this.

Mr. Jamieson: That sounds correct to me but, as I said, I would need to take a pencil and paper and add it all up, but as you say it does provide separately for the provision of the moneys that are necessary to meet the deficit.

Incidentally, even with the debt load—and once again I think it ought to be said that CN is doing a pretty good job of whittling it down—and what they are meeting, from a positive point of view the size of their deficit is quite impressive.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. I have finished my questions and I am in your hands. I would like to move a motion and I would like to do it while the Minister is here because it affects the discussions the Minister had with members of the Committee earlier. Would you rather I moved it now and then you can rule on whether it is proper to take it now or to take it later?

The Chairman: If there are no other speakers I would like to ask the Committee if they are ready to carry items 2 to 15?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: You think it should go clause by clause?

Mr. Benjamin: Up to now we have been trying to keep our questions general. I think we were trying to save a few specific questions for when we got to those clauses, Mr. Chairman.

The Chairman: What is your opinion...

Mr. Benjamin: But if that would mean the Minister would have to come back tonight, I do not want to ball him up.

Mr. Jamieson: May I explain my situation with regard to tonight. I have a delegation in from the CNR employees having to do with ferry services, so it is a question of trying to decide where I should go, but I am perfectly happy to come here and I will try to put them off if that is what you wish. Or, conversely, you may wish to go through the bill and perhaps save what is unanswerable and maybe I could come back tomorrow, or something like that, although obviously not while the House is in session.

The Chairman: Mr. Breau?

Mr. Breau: Mr. Chairman, I would like to speak on a point of order. I noticed that a lot of the questions asked of the Minister this afternoon had to do—quite properly—with the business of the CNR or Air Canada, but not necessarily with respect to the financial structure. A lot of them did but a lot of them did not, so I would ask in further meetings that we only have questions that relate to the financial structure of both companies. I think it is very easy to draw a line because if we get into the whole

[Interpretation]

M. Benjamin: Le montant d'emprunts autorisé est \$688 millions; si le déficit est de \$20 millions en intérêt et de \$6 millions pour les pensions, c'est tout ce que permet le projet de Loi.

M. Jamieson: Ça me semble juste, mais il faudrait que j'en fasse le calcul. Comme vous le dites, il prévoit des dispositions pour faire face au déficit.

De toute façon, malgré sa dette le CN se comporte assez bien car il réussit à la rembourser de façon assez correcte; son déficit est assez imposant.

M. Benjamin: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je voudrais proposer une motion et je voudrais le faire pendant que le Ministre est ici, car cela concerne les discussions que le ministre a eues un peu plus tôt avec les membres du Comité. Puis-je la proposer maintenant? Vous pourrez décider si nous pouvons en parler maintenant ou plus tard?

Le président: Si personne d'autre ne veut prendre la parole, puis-je demander au Comité si nous pouvons adopter les articles 2 à 15?

M. Benjamin: Non.

Le président: Vous préférez étudier la question article par article?

M. Benjamin: Jusqu'à présent, il n'y a eu que des questions d'ordre général; nous attendions ces articles pour poser des questions précises.

Le président: Quel est votre avis...

M. Benjamin: Je ne veux pas obliger le ministre à revenir ce soir.

M. Jamieson: Je vais vous expliquer la situation. Il y a une délégation des employés du CN qui doivent venir me voir ce soir; je dois donc décider où je vais aller. Je serais ravi de revenir ici; je vais leur demander de venir plus tard si c'est ce que vous voulez; vous voulez peut-être étudier le bill article par article, voir ce qui n'a pas été résolu et je reviendrai demain; sauf si la Chambre siège.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je me rends compte que de nombreuses questions qui ont été posées au ministre cet après-midi étaient liées à l'exploitation du CN et d'Air Canada et non nécessairement à la structure financière. Je vous demanderais, au cours des prochaines réunions, de ne répondre qu'aux questions liées à la structure financière même de ces compagnies. Je crois qu'il faut fixer une limite car si on élargit trop la question, nous n'en sortirons jamais.

[Texte]

scope of business of CNR and Air Canada we are first of all out of order and, second, we will never get through with it.

The Chairman: Thank you, Mr. Breau. Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, why not allow Mr. Benjamin to move his motion? I am sure that no one wants to have the Minister here if he has a delegation to meet him. I am certain that he is quite aware of that. I think the main point is that there are a number of questions that should be asked with respect to this bill but the Minister has suggested that he believes he can get terms of reference to us quickly. He also has to find out when the annual reports are coming out, and the likes of that, so what is the best way to handle the situation? Personally I do not think there is much use in continuing with the bill if we know that shortly we are going to be able to get back to the specifics that we want to talk about.

Mr. Jamieson: I agree.

Mr. Skoberg: In the meantime, if we are not going to get that very shortly then we will have to have answers from somebody in regard to this bill.

Mr. Jamieson: If I could presume to make a suggestion, and it is clearly not my role to do so, but it might be helpful. If the steering committee or perhaps the whole Committee wanted to set up a timetable on the four points that have been mentioned; that is, the Department of Transport estimates, the CTC and appearances by CN and Air Canada by whatever means is most suitable and give an indication how you want that sequence to run, I will do my very best to fit it into that schedule.

• 1750

Mr. Skoberg: If we let this go until say, Thursday—I do not think there is any use in meeting tonight—by that time you would be able to tell the Steering Committee exactly what is what, and we would still have the Bill with us, so that we can get back to it if we have to. Hopefully we will not have to.

Mr. Jamieson: My only comment in that regard is that I am not sure that you are not questioning my sincerity when I say that I will give you that commitment.

Mr. Skoberg: Oh, no, no.

Mr. Jamieson: It would mean two more days of this Bill hanging around and it has been in the mill now for a very long time. It is causing considerable problems for the two corporations. That is the only thing that I have to say on it. I honestly do not feel there is a necessity for you to hold up this Bill to get the things that you want, and I think the record will show that I have said repeatedly today that we will arrange it in that fashion.

Mr. Skoberg: It has only been in committee for an hour and fifty minutes.

Mr. Jamieson: I understand that, but the House had its little thing to do with it too.

[Interprétation]

Le président: Merci.

Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, M. Benjamin voulait proposer une motion; je pense que personne d'entre nous ne veut forcer le ministre à venir ici ce soir s'il doit recevoir une délégation. La question est qu'il y a différentes questions qui doivent être posées sur ce bill. Le Ministre a proposé d'obtenir des mandats aussi rapidement que possible. Il doit aussi nous faire part du temps où les rapports annuels doivent être publiés. Quelle est la meilleure façon de procéder? Je crois qu'il est inutile de poursuivre l'étude du projet de loi si nous pouvons revenir à ce qui nous intéresse sous peu.

M. Jamieson: Je suis d'accord.

M. Skoberg: En attendant, si nous n'y arrivons pas bientôt, il faudra que quelqu'un puisse répondre à nos questions concernant le projet de loi.

M. Jamieson: Je pourrais faire une suggestion. Ce n'est peut-être pas mon rôle, mais il serait peut-être utile que le Comité de direction ou tout le Comité établissent un emploi du temps sur les quatre points qui ont été mentionnés: le budget du Ministère des Transports, la Commission canadienne des transports, la comparaison de représentants du CN et d'Air Canada. Il faudrait préparer un emploi du temps et j'essaierai de voir comment je peux m'y conformer.

M. Skoberg: Si nous continuons jusqu'à jeudi, par exemple—je ne pense pas qu'il soit nécessaire de se réunir ce soir—d'ici là, vous seriez en mesure de dire au comité de direction ce qu'il en est exactement, et nous aurions encore le projet de loi à notre disposition, ce qui nous permettrait de nous y reporter si cela est nécessaire. J'espère que nous n'aurons pas à le faire.

M. Jamieson: Tout ce que je veux dire à ce propos, c'est que je ne suis pas sûr que vous ne doutez pas de ma sincérité quand je dis que je vous donnerai cet engagement.

M. Skoberg: Oh, non. Pas du tout.

M. Jamieson: Cela voudrait dire deux jours de plus. Ce projet de loi est à l'étude depuis très longtemps. Cela crée des problèmes considérables pour les deux sociétés. C'est la seule chose que je tiens à souligner. Honnêtement, je ne pense pas qu'il soit nécessaire que vous retardiez ce projet de loi pour obtenir ce que vous voulez, et l'enregistrement montrera que j'ai dit à plusieurs reprises, aujourd'hui, que nous ferons en sorte qu'il en soit ainsi.

M. Skoberg: Cela ne fait qu'une heure et cinquante minutes qu'il est discuté dans ce comité.

M. Jamieson: Je sais bien, mais la Chambre en a aussi besoin.

[Text]

Mr. Benjamin: On the same point of order, since I started this, I do not want to move a motion that could be in any way construed as any questioning of the Minister's sincerity in any way, shape or form. I think maybe I may have misunderstood him to some degree in the discussions earlier in the meeting.

Can I take it that the Minister has given a commitment?

The Chairman: He did.

Mr. Benjamin: Just a minute, Mr. Chairman. I think he qualified it partially in the sense that until he finds out a few things himself over the next two or three days concerning annual reports, their availability, what we want, the current report or the next annual report, I got the impression that he qualified his commitment to that extent.

Mr. Jamieson: No, perhaps I should rephrase it for you, Mr. Benjamin.

What I said was that there was no qualification with regard to these two items, the CN and Air Canada. What I was not clear on was what would be the best means of getting a reference to the Committee. This is what I propose to look at. I think it can be as simple as just the most recent annual report of Air Canada. I just want to look at it from that point of view. That is all.

Mr. Benjamin: Would you agree, Mr. Minister, that the most recent annual reports or current annual reports of CN and Air Canada be referred to the Committee, and the next annual reports as soon as they are available? Would you include that in your commitment?

Mr. Jamieson: Yes, if you want to go through the routine twice.

Mr. Benjamin: The next annual reports are going to be out probably in March, I would think.

Mr. Jamieson: To expedite this matter and just to try to be helpful, would it do any good if, say by Thursday, I were to agree to meet with the Steering Committee and tell you exactly what the position is with regard to the annual reports and if they happen to be available in a time frame that is suitable to you, that is fine. If they are not, then we can discuss another means of doing it.

Mr. Benjamin: And similarly, the re-referral of the CN financing. That is a third one.

Mr. Jamieson: Yes, well, I have a feeling that in the referral of the annual report that is included, but if the wording has to be there to that effect, all right.

Mr. Benjamin: We had this separately a year ago or a little over a year ago, Mr. Chairman, as you recall. They were separate references, the annual report and CN financing. CN financing was a reference with CN pensions.

[Interpretation]

M. Benjamin: Sur la même question de règlement, puisque j'ai commencé, je ne voudrais pas proposer une question que l'on pourrait interpréter en aucune manière comme une mise en doute de la sincérité du ministre. Je l'ai peut-être mal compris, au cours des discussions précédentes.

Puis-je comprendre que le ministre a pris un engagement?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Un instant, monsieur le président. Je crois qu'il l'a partiellement qualifié dans ce sens: jusqu'à ce qu'il ait lui-même trouvé de nouveaux faits, au cours des deux ou trois prochaines journées, au sujet des rapports annuels et de ce que nous voulons, le rapport actuel et celui de l'année prochaine, je pense qu'il a qualifié son engagement de cette manière.

M. Jamieson: Non. Je devrais peut-être le répéter pour vous, monsieur Benjamin.

J'ai dit qu'il n'y avait aucune qualification en ce qui concerne ces deux questions, le Canadien National et Air Canada. Je me suis simplement demandé quel était le meilleur moyen d'en référer au Comité. C'est ce que je propose d'étudier. Je crois que ce pourrait être tout simplement le dernier rapport annuel d'Air Canada. Je veux simplement l'étudier de ce point de vue. C'est tout.

M. Benjamin: Accepteriez-vous, monsieur le ministre, que les rapports annuels de cette année, ou les plus récents, pour le Canadien National et Air Canada, soient déferés au Comité, ainsi que les prochains rapports annuels, dès qu'ils seront parus? Cela fait-il partie de votre engagement?

M. Jamieson: Oui, si vous voulez que je le répète.

M. Benjamin: Je pense que les prochains rapports seront publiés en mars.

M. Jamieson: Pour accélérer les choses et pour essayer d'être utile, cela vous aiderait-il que je rencontre, d'ici jeudi, le Comité de direction et que je vous dise exactement ce qu'il en est des rapports annuels et si vous pourriez vous les procurer selon des dates qui vous conviendraient. S'ils ne sont pas disponibles, nous chercherons un autre moyen de résoudre la question.

M. Benjamin: Et aussi on nous a présenté pour la troisième fois le problème du financement du Canadien National. C'est un troisième point.

M. Jamieson: Je crois que cela est inclus dans la nomination du rapport annuel, mais s'il faut que cela soit écrit, je suis d'accord.

M. Benjamin: La même situation s'est produite il y a un peu plus d'un an, vous vous en souvenez, monsieur le président. Il y a eu deux mandats différents: le rapport annuel et le financement du CN. La question des pensions était jointe à celle du financement.

[Texte]

Mr. Jamieson: But permit me to remind you of the reason for that, and that was that the annual report was not available at that time.

Mr. Benjamin: Yes. So much of the CN's annual report is sort of aside from the whole question of CN financing that I think the Committee would probably prefer to deal with CN financing and all of the ramifications of it as a separate total package unless I have misjudged the feelings of the Committee.

Mr. Jamieson: There, once again, it is a question of what timing you want.

Mr. Benjamin: If all three of those things are referred to us by the House, this Committee will have to decide in which order they are going to deal with them.

The Chairman: Do you agree with what the Minister said, that he would join the Steering Committee?

Mr. Benjamin: Fine. I am perfectly satisfied.

Mr. Skoberg: I move we adjourn, Mr. Chairman.

The Chairman: You will not let the Minister go on tonight, then? Maybe we could finish, unless you have a special appointment?

Mr. Skoberg: The only point I would like to make, Mr. Chairman and Mr. Minister, is the fact that if we are not able to get at the type of reports that we have been speaking about and which the Minister is going to know about by Thursday, then there are questions we have to ask on this Bill and at that time I would insist or I would at least move, whether it would be acceptable or not, that we have Air Canada and the Canadian National before us before this Bill goes back to the House.

If there is any other way of doing it, I am all for it.

Mr. Pringle: There is.

Mr. Skoberg: I have questions that I am going to ask on this Bill if there is not some other way we can get at it, and I would just as soon not go at it now.

The Chairman: You have been promised by the Minister that he will be here. What more do you want, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: If I am correct, and the Minister can confirm or otherwise this point, he is not certain what he will have available or how long it will be before we have some mechanism to get at some of the questions that I have in mind. You will know by Thursday?

Mr. Jamieson: Yes, but what I did say, and I guess I did not make it clear enough, was that if it turns out in the event that either the annual reports or some other adequate document is not available, it is open to me at any time to make a referral to the Committee of any subject matter which the Committee wishes to consider, for example, as was done in the case of the CNR financing. What I have said is that I am completely accepting the necessity and the wisdom of having CN and Air Canada appear before this Committee.

Mr. Skoberg: Soon?

Mr. Jamieson: Oh, yes, in the sequence that you want.

[Interprétation]

M. Jamieson: Puis-je vous en rappelez les raisons? C'est que le rapport n'était pas alors disponible.

M. Benjamin: Une grande partie du rapport annuel du CN est en dehors de la question de financement. Je crois que le Comité préférerait s'occuper du financement du CN et de plusieurs institutions de façon distincte à moins que j'aie mal compris.

M. Jamieson: Cela dépend de la date à laquelle vous voulez étudier cette question.

M. Benjamin: Si toutes ces choses nous sont rapportées par la Chambre, nous devons décider dans quel ordre nous voulons les étudier.

Le président: Êtes-vous d'accord avec l'intention du ministre de se joindre au Comité de direction?

M. Benjamin: Je serais satisfait de cela.

M. Skoberg: Je propose que nous arrêtions la séance.

Le président: Vous ne laisserez pas le ministre terminer ce soir alors? Nous pourrions terminer à moins que vous ayez un engagement particulier.

M. Skoberg: La seule question que je voudrais poser, monsieur le président et monsieur le ministre, c'est le fait que si nous ne pouvons pas obtenir les rapports dont nous avons parlé, et que le ministre doit connaître pour jeudi, nous devons étudier ce Bill, et à ce moment-là, je ferai une motion pour que nous ayons comme témoin Air Canada et le CN avant que ce Bill soit retourné à la Chambre.

S'il y a une façon de faire cela, je suis en faveur.

M. Pringle: Il y en a une.

M. Skoberg: J'ai des questions à poser au sujet de ce Bill s'il n'y a pas d'autres façons de le faire? Je préférerais ne pas le faire maintenant.

Le président: Le ministre vous a promis qu'il serait ici, qu'est-ce que vous voulez de plus, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Si j'ai raison, et le Ministre peut le confirmer ou non, il n'est pas certain d'avoir, et ne sait pas combien de temps ça prendra pour que nous puissions trouver un moyen d'aborder les questions dont je veux parler.

M. Jamieson: Ce que j'ai dit, je n'ai probablement pas été assez clair, c'est que s'il arrive que le rapport annuel ou d'autres documents convenables ne soient pas disponibles, je serais prêt à référer au Comité toutes questions que le Comité veut étudier comme ça été le cas dans le financement du CN et ce que j'ai dit c'est que j'accepte la nécessité et la sagesse d'avoir le CN et Air Canada témoins à ce comité.

M. Skoberg: Bientôt?

M. Jamieson: Dans l'ordre que vous voulez...

[Text]

• 1755

Mr. Skoberg: I am not mistrusting the Minister but there are points such as in No. 3 here—road property, branch lines, equipment, telecommunications, hotels—where there is a lot of hanky-panky going on in the financing of certain thing.

Mr. Horner: Hotels, you say.

Mr. Jamieson: There is a lot of hanky-panky going on in the hotels.

Mr. Skoberg: Investment in affiliated companies and things like that. We should have answers to these. I am saying that we are not going to be credible if we go back to the House of Commons with this bill and a lot of these questions are still unanswered. We are supposed to be representing our other colleagues.

Mr. Jamieson: I simply have to point out that we are also representing a lot of people who are in the CNR and whose future to some extent depends upon the financing. If the Committee wishes to take that position, I may have to advise tomorrow that the CNR's line of credit has run out. We have gone past the point of no return by a period of several months. We have had to do all manner of things to keep the corporations afloat in a sense.

If you want to take that chance, I have no power over the Committee to force you. I can only say and repeat, for I do not know how many times, that you need have no concern about getting early access to officials of Air Canada and CNR. I hope, at least, that my performance in the past has been such that if I give an undertaking to the Committee, it is met.

Mr. Skoberg: That is fine, Mr. Chairman. I will agree with what the Minister is saying. We will take a chance on it. We are not doubting your word. The only point is that I do not think what you are suggesting about somebody's future being in doubt if this does not get through carries much weight really. After all, this bill came out in November and it hit the Committee today for the first time.

Mr. Jamieson: Yes, I know, but you know the reason why.

The Chairman: Order, please.

Clauses 2 to 15 agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

M. Skoberg: Nous ne nous méfions pas, mais il y a des points comme à l'article 3: «propriété ferroviaire, embranchements, matériel, télécommunications, hôtels» où il y a toutes sortes de choses qui se produisent dans le financement de ces choses-là...

M. Horner: Des hôtels.

M. Jamieson: Il s'en passe toutes sortes de choses dans les hôtels.

M. Skoberg: Placements dans les compagnies affiliées et autres organismes semblables. Nous devrions avoir des réponses sur ces points. Tout ce que je dis, c'est que nous n'aurons pas de crédibilité si nous retournons à la Chambre avec ce Bill sans avoir des réponses à plusieurs de ces questions. Nous sommes censés représenter nos autres collègues.

M. Jamieson: Je dois aussi souligner que nous représentons aussi beaucoup de gens employés du CN et dont l'avenir jusqu'à un certain point dépend du financement. Si le Comité désire prendre cette position, je peux avoir à annoncer demain que le crédit du CN est épuisé. Nous avons dépassé le point de non retour depuis plusieurs mois et il nous a fallu faire toutes sortes de choses pour garder la Société à flot.

Si vous voulez prendre ce risque, je n'ai pas de pouvoirs sur le Comité, je puis seulement dire et répété plusieurs fois que vous n'avez pas à vous inquiéter, que vous pourrez questionner très tôt les fonctionnaires d'Air Canada et du CN. J'espère du moins que mon comportement dans le passé va justifier le Comité de se fier à moi.

M. Skoberg: Très bien. Nous allons prendre le risque. Le seul point, c'est que je ne crois pas que ce que vous dites au sujet du danger couru soit très vrai. La question n'a été soumise au Comité qu'aujourd'hui.

M. Jamieson: Oui, vous en savez la raison.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Les articles 2 à 15 sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du Bill à la Chambre?

Des voix: Entendu.

Le président: La séance est levée jusqu'à convocation du président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, February 25, 1971

Tuesday, March 2, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 2

Le jeudi 25 février 1971

Le mardi 2 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1971-72
of Department of Transport

CONCERNANT:

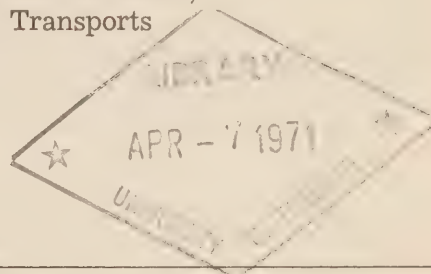
Budget des dépenses 1971-1972
du ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Don Jamieson,
Minister of Transport

A COMPARU:

L'honorable Don Jamieson,
Ministre des Transports



WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Allmand	Forget
Benjamin	Godin
Breau	Guay (<i>Lévis</i>)
Deachman	Horner
Duquet	Howe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

McGrath	Southam
Murta	Thomas (<i>Moncton</i>)
Pringle	Trudel
Rock	Turner (<i>London East</i>)
Skoberg	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On March 1, 1971: Mr. Duquet replaced Mr. Portelance.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 1 mars 1971: M. Duquet remplace M. Portelance.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, February 17, 1971.

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to Canadian National Railways;

Votes 65 and 70 relating to the Canadian Transport Commission;

Votes 75, 80 and L85 relating to the National Harbours Board;

Vote L90 relating to Northern Transportation Company Limited; and

Votes 95, L100 and 105 relating to the St. Lawrence Seaway Authority, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 17 février 1971

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Les crédits 1 et 5 ayant trait aux Postes;

Les crédits 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait aux Chemins de fer nationaux;

Les crédits 65 et 70 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Les crédits 75, 80 et L85 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L90 ayant trait à la Société des transports du Nord limitée; et

Les crédits 95, L100 et 105 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent soient renvoyés au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

Alistair Fraser

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, February 25, 1971.

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.45 a.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Deachman, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Murta, Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(12).

Also present: Mr. Duquet, M.P.

The Committee met to discuss the schedule of meetings on Estimates.

It was resolved that the meeting be held "in Camera".

The following schedule was agreed to:

Tuesday, March 2—3.30 and 8.00 p.m.—Department of Transport—Hon. Don Jamieson

Thursday, March 4—10.00 a.m., 8.00 p.m.—Canadian Transport Commission—Hon. J. W. Pickersgill

Thursday, March 4—3.30 p.m.—Dept. of Transport (if necessary).

Tuesday, March 9—10.00 a.m., 3.30 and 8.00 p.m.—St. Lawrence Seaway, National Harbours Board—Mr. P. Camu and officials.

Thursday, March 11—3.30, 8.00 p.m.—Dept. of Communications—Mr. Kierans.

10.00 a.m.—Northern Transportation Comm. (Tentative)

Tuesday, March 16—3.30, 8.00 p.m.—Post Office (not confirmed).

It was further agreed that the Committee would call the CNR and Air Canada officials before the Committee on approximately March 23, by which time the current annual Reports and the recapitalization reference would be in the hands of the Committee.

The Committee discussed the possibility of hearing witnesses and of obtaining consultants to assist the Committee in its deliberations regarding recapitalization of the C.N.R.

It was agreed that this matter would be referred to the Steering Committee for discussion with the Minister.

At 10.15 a.m., the Committee adjourned to 10.00 a.m., March 2, 1971.

Tuesday, March 2, 1971.

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

Le jeudi 25 février 1971

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h45. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Deachman, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Murta, Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(12).

Autre député présent: M. Duquet.

Le Comité se réunit pour discuter de l'horaire des séances sur les prévisions budgétaires.

Il est résolu que la séance soit tenue à huis-clos.

L'horaire suivant est adopté:

Le mardi 2 mars—3h30 de l'après-midi et 8h du soir—ministère des Transports—l'hon. Don Jamieson

Le jeudi 4 mars—10h le matin et 8h du soir—la Commission canadienne des transports—l'hon. J. W. Pickersgill.

Le jeudi 4 mars—3h30 de l'après-midi—ministère des Transports (s'il y a lieu).

Le mardi 9 mars—10h du matin, 3h30 de l'après-midi et 8h du soir.—Voie maritime du Saint-Laurent, Commission des ports nationaux—M. P. Camu et ses représentants.

Le jeudi 11 mars—3h30 de l'après-midi et 8h du soir—ministère des Communications—M. Kierans.

—10h de l'avant-midi—Commission des transports du Nord. (Prévu)

Le mardi 16 mars—3h30 de l'après-midi, 8h du soir—Ministère des Postes (non confirmé).

Il est convenu ensuite que le Comité appelle les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la Société Air Canada pour témoigner devant le Comité vers le 23 mars, alors que les rapports de l'année courante et la question de la refonte de capital seront en possession des membres du Comité.

Le Comité étudie la possibilité d'entendre les témoins et d'obtenir les services de conseillers dans le but d'aider le Comité dans ses délibérations concernant la refonte de capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Il est convenu que cette question soit renvoyée au Comité directeur pour étude avec le ministre.

A 10h15 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 10h du matin, le 2 mars 1971.

Le mardi 2 mars 1971

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3h30 de l'après-midi. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Dupras, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel and Turner (*London-East*)—(14).

Also present: Mr. Ritchie, M.P.

Appearing: Hon. Don Jamieson, Minister of Transport.

Witnesses: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister and Mr. I. C. Cornblat, Assistant Deputy Minister (Finance).

The Committee had for consideration the main estimates 1971-72 of the Department of Transport.

The Chairman called item 1.

Honourable Don Jamieson reviewed briefly the proposed estimates of his department and responded to questions thereon.

Item 1 was permitted to stand.

At 6:05 p.m. the Committee ajourned until 8:00 p.m. this date.

EVENING SITTING

(5)

The Standing Committee met this day at 8:05 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel and Turner (*London East*)—(13).

Also present: Messrs. Forrestall, Macquarrie, McCleave, Peddle and Ritchie, M.P.'s.

Appearing: Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

Witnesses: Same as afternoon sitting and also Mr. G. A. Scott, Senior Assistant Deputy Minister.

The Committee resumed its consideration of the estimates of the Department of Transport.

Honourable Don Jamieson tabled a copy of "Atlantic Provinces Air Transportation Study", Volume 1, in English, for distribution to the Members.

The Members continued their questioning of the Minister.

At 8:30 p.m. the division bells having rung, the Committee recessed.

At 9:13 p.m. the Committee resumed questioning of the Minister.

At 10:00 p.m. the Committee adjourned until Thursday, March 4, 1971.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Dupras, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel et Turner (*London-Est*)—(14).

Autre député présent: M. Ritchie.

Compareît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: MM. O. G. Stoner, sous-ministre et I. C. Cornblat, sous-ministre adjoint (Finances).

Le Comité entreprend l'étude du budget principal des dépenses 1971-1972 du ministère des Transports.

Le président met en délibération le crédit n°. 1.

L'honorable Don Jamieson fait une brève revue du budget des dépenses proposées de son ministère et répond aux questions.

Le crédit n°. 1 est réservé.

A 6h05 du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8h00 du soir.

SÉANCE DU SOIR

(5)

Le Comité permanent se réunit à 8h05 du soir. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel et Turner (*London-Est*)—(13)

Autres députés présents: MM. Forrestall, Macquarrie, McCleave, Peddle et Ritchie,

Compareît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: Les mêmes que cet après-midi et en plus M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint sénior.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires du ministère des Transports.

L'honorable Don Jamieson dépose un exemplaire de «Atlantic Province Air Transportation Study», Volume 1, en anglais, pour en faire la distribution aux députés.

Le ministre continue de répondre aux questions des députés.

A 8h30 du soir, au son de la cloche, le Comité se retire.

A 9h13 du soir, le Comité reprend l'interrogatoire du ministre.

A 10h00 du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 4 mars 1971.

Le greffier du comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 2, 1971

[Text]

• 1536

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. We have for study today on the Orders of the Day, the Estimates for 1971-72 of the Department of Transport. Is it agreed to stand Vote 1 of the Department of Transport?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Before I invite the Minister of Transport to make an opening statement, I would ask him to introduce the witnesses. Mr. Minister.

Hon. Donald Campbell Jamieson (Minister of Transport): Mr. Chairman and gentlemen, with me is Mr. O. G. Stoner, the Deputy Minister of the Ministry of Transport and Mr. I. C. Cornblat, the Assistant Deputy Minister, Finance. In the audience are the Directors of the various divisions and other officials who may be called upon from time to time should your questioning be related to their activities.

The Chairman: Mr. Minister, do you wish to make your opening statement now?

Mr. Jamieson: Mr. Chairman and gentlemen, following the precedent that I established last year, I thought it would be helpful to the Committee if I gave a fairly extensive opening statement, assisted by some pictorial material which will give you some idea of the scope of the activities of the Ministry during the past year and as well some indication of the various projects and activities which are related to the Estimates now before you.

In order to facilitate translation and also to ensure that you have a verbatim copy of these remarks for reference afterwards, with your permission I would like to move to the other table and to read directly from this summary so that, as I say, it will be comprehensive and complete.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Jamieson: Can all the members see satisfactorily now? Mr. Chairman and members of the Committee, once again it is my personal pleasure to appear before the Standing Committee on Transport and Communications to present the Estimates of the Ministry of Transport for the coming fiscal year 1971-72.

I would like to say quite sincerely that I regard these annual sessions with the Committee as most helpful to me in the effective discharge of the responsibilities assigned to me by the government and Parliament as the Minister of Transport.

Indeed, Mr. Chairman, I would be remiss if I failed initially to acknowledge the very good work done by your Committee on transport matters during the past 12 months. Much of the credit for the fact that we have in being today the Motor Vehicle Safety Act belongs to this Committee. You have been instrumental in alleviating to a large degree the difficult taxi situation which has prevailed for so long at the Toronto and Montreal airports.

• 1540

Your Committee was also extremely thorough in its examination of the CNR pension plan and I look forward to your review of the over-all CNR financing structure. For these, and of course many other efforts of the Committee, my officials as well as myself are most grateful. We

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 2 mars 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons quorum. Nous étudions aujourd'hui, selon l'ordre du jour, les prévisions budgétaires de 1971-1972 du ministère des Transports. Si vous voulez, nous allons étudier le crédit n° 1 du ministère des Transports.

Des voix: D'accord.

Le président: Avant que j'invite le ministre des Transports à faire une déclaration d'ouverture, je vais lui demander de présenter les témoins. Monsieur le Ministre.

L'honorable Donald Campbell Jamieson (Ministre des Transports): Monsieur le président et messieurs. A ma droite il y a M. O. G. Stoner, le sous-ministre des Transports et M. I. C. Cornblat, sous-ministre adjoint (Finances). Dans l'auditoire, il y a les directeurs des diverses divisions et d'autres hauts fonctionnaires qui peuvent vous aider de temps à autre si vos questions sont de leur compétence.

Le président: Monsieur le ministre, voulez-vous faire votre déclaration d'ouverture maintenant?

M. Jamieson: Monsieur le président et messieurs, par suite du précédent que j'ai établi l'année dernière, j'ai cru que ce serait utile pour le Comité si je donnais une déclaration d'ouverture assez longue avec l'aide de photographies qui vous donneront une idée de la portée des activités du ministère au cours de l'année dernière, ainsi qu'une certaine indication des divers projets et activités qui se rapportent aux prévisions budgétaires que vous avez devant vous.

Afin de faciliter la traduction et aussi d'assurer que vous aurez par la suite des exemplaires de ces commentaires pour votre gouverne, je voudrais me placer à l'autre table et lire ce sommaire directement de façon que ce soit complet.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Jamieson: Est-ce que tous les députés peuvent voir l'écran? Monsieur le président, messieurs du Comité, c'est de nouveau un plaisir tout particulier pour moi de paraître devant le Comité permanent des transports et les communications pour présenter le budget des dépenses du ministère des Transports pour la prochaine année financière 1971-1972.

Je désire vous dire bien sincèrement que ces sessions annuelles avec le Comité me sont très utiles dans l'accomplissement efficace des fonctions qui m'ont été assignées par le gouvernement et le Parlement en tant que ministre des Transports.

Ce serait certainement une négligence de ma part, monsieur le président, si je ne soulignais pas dès maintenant le très bon travail effectué par votre Comité dans les questions de transport au cours des 12 derniers mois. Si nous avons aujourd'hui la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, nous le devons en grande partie à votre Comité. Vous avez également contribué à réduire con-

sidérablement les problèmes difficiles qu'a soulevés pendant si longtemps la question des taxis aux aéroports de Toronto et de Montréal.

De plus, vous avez étudié d'une façon minutieuse le plan de pension des employés du Canadien-National et j'at-

[Texte]

look forward to a continuous close, harmonious and effective mutual relationship.

Mr. Chairman, it is my purpose today to provide the Committee with as much information as I can about the Ministry of Transport's 1971-72 Estimates. I hope to do this in terms of the aims and objectives of the Ministry which these estimates reflect.

Since estimates of any one particular year carry forward in large measure decisions taken and actions started in previous years, I think I should start first by reviewing some of the more significant events of the current year now coming to a close.

First of all, the reorganization of Transport is now virtually complete and working smoothly and effectively. I mention this because you will have noticed that the 1971-72 Estimates reflect the new organizational structure. With the one exception of a separate agency or administration for Arctic transportation, we now have in being administrations for each transportation mode—air, marine, and surface. In addition, the Ministry is now served for the first time by a Transportation Development Agency. The Arctic Transportation Conference which was held in Yellowknife last December has been most helpful in developing the basic guidelines for an Arctic Transportation Agency which will soon become a reality. Although the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority have been integrated with the Marine Administration, because of the statutory requirements I will be presenting their estimates on March 9, 1971.

Events of the past year, such as the disastrous DC-8 crash at Toronto along with the numerous ship calamities, point out the fact that stringent regulatory, inspection and operating procedures are justified in all modes of transportation, and our continuing plans embrace just such an approach in this area.

During the past year the Meteorological Service computerized its weather information and forecast system. It now possesses and operates the most modern system of its type in the world today. Agriculture, forestry, resource management, the transport industry, the public at large and a host of others will all benefit from this modernization. The Canadian Meteorological Services functions are being transferred to the new Department of the Environment and, as a result, its estimates will be covered in the over-all estimates for that department. Our estimates reflect this change.

I have reviewed carefully with my colleague, Mr. Davis, and with the Prime Minister the arrangements for this transfer to ensure that vital Meteorological services to the transportation community are maintained at their present high level; indeed, the estimates reflect this understanding.

During the past year the air traffic control system has been bolstered with additional manpower and new equipment—more is being acquired in both areas. Anti-hijacking measures have been implemented and at a number of airports facilities are being provided for the jumbo jets. The annual northern supply operation saw some 100,000 tons of goods being delivered in the most efficient manner to date.

Last year I signed an agreement with the U.S. Secretary of Transportation providing for important exchanges of technical information and technology in key areas. Similar arrangements are contemplated with other countries. Indeed I anticipate the recent memorandum signed by my colleague, Mr. Pepin, with the USSR will have benefits for

[Interprétation]

tends avec impatience le résultat de votre étude de la structure du financement de cette Compagnie de la Couronne. Pour toutes ces réalisations, et bien d'autres encore, mes collaborateurs et moi-même sommes très reconnaissants au Comité. Nous pourrions envisager pour l'avenir des relations mutuelles toujours étroites, harmonieuses et efficaces.

Monsieur le président, j'ai l'intention de fournir aujourd'hui au Comité tous les renseignements possibles sur le budget des dépenses 1971-1972 du ministère des Transports. J'espère mettre en lumière les objectifs poursuivis par le ministère dans l'établissement de ce budget.

Étant donné que le budget d'une année particulière fait suite dans une large mesure à des décisions prises et à des travaux entrepris au cours des années précédentes, je crois qu'il vaut mieux commencer par passer en revue certains des événements des plus significatifs de l'année qui s'achève.

Tout d'abord, je dois dire que la réorganisation des Transports est maintenant pratiquement terminée et que tout marche normalement et efficacement. Je mentionne ceci parce que vous aurez remarqué que le budget 1971-1972 reflète la nouvelle structure du ministère. Si l'on excepte les transports dans l'Arctique qui relèvent, en bloc, d'une agence ou d'une administration séparée, nous avons maintenant une administration distincte pour chaque mode de transport: transports aériens, transports maritimes et transports de surface. En outre, le ministère bénéficie maintenant pour la première fois, des services d'un Centre de développement des transports. La Conférence sur les transports dans l'Arctique, tenue à Yellowknife en décembre dernier, a été des plus utiles dans l'énonciation des principes qui nous guideront dans la création d'une Administration du transport dans l'Arctique, laquelle deviendra bientôt une réalité. Le Conseil des ports nationaux et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont maintenant intégrés à l'Administration maritime mais, en raison d'exigences statutaires, ces deux organismes déposeront leur budget le 9 mars.

Les événements de l'an dernier, tel que la catastrophe du DC-8 à Toronto et les nombreux désastres maritimes montrent bien que des mesures rigoureuses de réglementation, d'inspection et d'exploitation s'imposent pour tous les modes de transport et nous en tenons compte dans la poursuite de nos projets en ce domaine.

Au cours de l'année, le Service météorologique a doté d'ordinateurs son réseau de stations de renseignements et de prévisions météorologiques. Il possède et exploite maintenant le réseau de ce genre le plus moderne au monde. L'agriculture, la sylviculture, l'aménagement des ressources naturelles, les transports, de nombreux autres secteurs et le public en général bénéficieront de cette modernisation. Les attributions du Service météorologique canadien passent au nouveau ministère de l'Environnement et, en conséquence, son budget sera compris dans le budget de ce ministère. Nos prévisions reflètent ces changements.

J'ai examiné attentivement avec M. Davis, mon collègue, et avec le premier ministre, les arrangements en vue de ce transfert afin de s'assurer que ces services essentiels au monde des transports conservent leur excellence actuelle. Nos prévisions tiennent évidemment compte de ce fait.

Au cours de l'an dernier, les services de contrôle de la circulation aérienne ont reçu et continuent de recevoir des renforts tant en personnel qu'en matériel. On a pris des mesures pour lutter contre la piraterie et on aménage

[Text]

Canadian transportation. We cannot afford to duplicate what is available to us internationally.

Now I come to a review of the estimates, dealing first in a general way with an overview of our financial and manpower requirements and then in a more detailed way with the individual program in the sequence shown in the Blue Book.

The Ministry of Transport's Main Estimates for 1971-72 comprise \$331 million in budgetary appropriations and \$131 million in loans, for a total of \$462 million.

This is an increase of \$107 million over 1970-71, comprising \$46 million in budgetary appropriations and \$61 million in loans.

Dealing first with the budgetary increase of \$46 million, \$16 million is required to reimburse the Canadian Meteorological Services for the support which that Service will provide to the Air and Marine Administration during 1971-72. The remaining increase of \$30 million comprises \$17 million in increased personnel and other operation costs and \$13 million in capital acquisition costs.

The largest increase in 1971-72 over 1970-71 is in respect of loans required for the continued development and expansion of our international airports at Montreal and Toronto.

• 1545

As I mentioned earlier, loans in the 1971-72 year will total \$131 million; of this amount \$93 million would be spent on the new airport at Ste Scholastique and \$17 million has been included for the acquisition of land and other expenses related to the proposed Toronto No. 2 airport. The remaining \$21 million is required for continued expansion of terminal and other facilities at the Dorval and Malton airports.

Gross expenditure in 1971-72 will amount to approximately \$554 million, some \$92 million more than the \$462 million to be voted by Parliament. The \$92 million, of course, represents the revenues which are expected to accrue to the Ministry next year and which will be applied against our gross expenditures to give us the net appropriation requirement of \$462 million.

This brings me to say a word about our revenue situation. Revenue from all programs in 1971-72 are forecast at \$92 million. This compares to \$85 million which we expect to earn this fiscal year. The increase of \$7 million is practically all from aviation services. Without too much crystal-balling we anticipate a sizable growth in the demand for services over the next decade.

There is no provision in these Estimates for any revenue rate increases nor do the Estimates reflect additional sources of revenue. This does not mean that we have had a change of heart in respect to the "user-pay" concept which I emphasized as one of the major objectives of the reorganized Ministry when I made a presentation to you on this subject in February 1970.

When this year's Estimates were prepared, we, of course, took into consideration the government's anti-inflationary guidelines and consequently no provision was made for any increase in the price of existing services nor for the introduction of any new significant charges. Where it is feasible it is still the objective of the Ministry to provide services on a cost-recovery basis to the maximum extent possible. So that this objective may be achieved my officials are constantly examining and studying all potential sources of revenue as well as reviewing existing rate structures. A number of recommendations have been made and

[Interpretation]

actuellement certains aéroports pour recevoir les avions à réaction géants. Les opérations annuelles de ravitaillement du Nord ont permis de livrer aux environs de 100,000 tonnes de marchandises dans la façon la plus efficace jusqu'ici.

L'an dernier, j'ai signé une entente à laquelle a participé le Secrétaire aux Transports des États-Unis. Cette entente porte sur d'importants échanges de renseignements techniques et technologiques dans les secteurs de pointe. Nous étudions la possibilité de conclure des accords semblables avec d'autres pays. Je prévois que le récent memorandum avec l'URSS qu'a signé mon collègue, M. Pepin, apportera certains avantages aux transports canadiens. Nous ne pouvons nous permettre de refaire nous-mêmes ce que peuvent nous fournir d'autres pays.

J'arrive maintenant à la revue du budget; d'abord, je parlerai d'une façon générale de nos besoins financiers et de nos besoins en main-d'œuvre puis, d'une façon plus détaillée, du programme individuel dans l'ordre indiqué dans le Livre bleu.

Le budget principal des dépenses du ministère des Transports pour 1971-1972 comprend 331 millions de dollars au chapitre des crédits budgétaires et 131 millions au chapitre des prêts, ce qui fait un chiffre global de 462 millions.

Ce chiffre dépasse de 107 millions de dollars celui de l'année 1970-1971. L'augmentation est de 46 millions au chapitre des crédits budgétaires et de 61 millions au chapitre des prêts.

Au sujet de l'augmentation de 46 millions de dollars au chapitre des crédits budgétaires, 16 millions serviront à rembourser les Services météorologiques canadiens pour l'appui que ces services fourniront à l'Administration du transport aérien et à l'Administration du transport maritime durant l'année 1971-1972. Les autres 30 millions d'augmentation comprennent 17 millions pour l'accroissement du personnel et d'autres frais d'exploitation ainsi que 13 millions en nouvelles immobilisations.

En 1971-1972, la plus forte augmentation par rapport au budget de 1970-1971 s'est produite dans le domaine des prêts nécessaires au développement et à l'agrandissement continu des aéroports internationaux de Montréal et de Toronto.

Comme je l'ai déjà mentionné, les prêts en 1971-1972 atteindront 131 millions de dollars. De cette somme, 93 millions seront dépensés pour l'aéroport de Sainte-Scholastique et 17 millions serviront à l'acquisition du terrain et autres frais pour le 2^e aéroport de Toronto actuellement à l'état de projet. Les 21 millions de dollars qui restent sont nécessaires pour assurer l'agrandissement continu des aéroports et des autres installations des aéroports de Dorval et de Malton.

Les dépenses brutes en 1971-1972 s'élèveront à 554 millions de dollars, soit environ 92 millions de plus que les 462 millions de crédits que votera le Parlement. Évidemment, ces 92 millions de dollars représentent les recettes qui reviendront probablement au Ministère l'an prochain et qui seront déduites de nos dépenses brutes pour nous donner les 462 millions de dollars de crédits dont nous aurons besoin.

Ici, je dois m'arrêter pour parler un peu de la situation de nos recettes. Nous prévoyons que nos recettes en provenance de tous les programmes en 1971-1972 atteindront 92 millions comparativement aux 85 millions de dollars que nous nous attendons d'obtenir au cours de la présente

[Texte]

when implemented will narrow the gap which still exists between expenditures and revenues.

Referring now to our proposed 1971-72 manpower requirements, it will be noted that we are requesting authority to utilize 17,516 man-years, an increase of 955 over the 1970-71 authorized level. The majority of this increase, 674 man-years, is in the air program and relates not only to the continuing expansion of air navigation and airport facilities but in large part to the dynamic and vital area of air traffic control and safety generally.

The marine program, as indicated on the chart, has a requirement for 165 additional man-years in 1971-72 with the majority of this increased strength supporting the Ministry's expanding role in the fields of ship inspection, antipollution and marine search and rescue. The remaining 116 man-years can be found in the headquarters surface administration and transportation and development agencies programs which represent new and innovative planning functions.

The main Estimates of marine services approximate the \$100 million mark. There are two groups of expenses considered here, the regular operation and maintenance expenses of some \$90 million of which approximately \$11 million will be recovered from revenues and capital expenditures of \$25 million. The increase in O. and M. expenditures can largely be attributed to annual salary and wage increases as well as to an actual increase of some 165 man-years over and above the 1970-71 work force. This increase in man-years is due mainly to changes in the Canada Shipping Act which call for greater inspection, investigation and certification activities, much of it arising out of more stringent safety regulations and antipollution

• 1550

Long before the unfortunate *Arrow* incident we foresaw the need for an increase in the regulatory activities associated with shipping. Since the International Marine Community did not support our position outlined by myself at the Brussels Conference in November of 1969, we have taken action ourselves but already we see signs that the international community is changing course. The introduction of our new pollution legislation, Bill C-2 and Bill C-202, reflects to a large extent the problems we had to face and the solutions we had to apply to combat and prevent pollution of our waters by ships. As a further aid to shipping we hope to move towards a centralized Central Registry of Shipping which will be wholly computerized in 1971.

To ensure compliance with new regulations concerning manning of ships and a code of safe working practices for ships' crews and other persons working on board ships, inspection staffs are to be increased.

We hope to introduce new pilotage legislation to provide greater local autonomy and be more responsive to local needs. A greater share of the costs of pilotage services will be borne by the users. The service will also be improved by the addition of two new pilot vessels of an advanced design, one for each coast.

Again in the field of prevention of pollution by ships, an interim contingency plan was prepared by our experts; the McTaggart-Cowan report of the *Arrow* is being analyzed and a sum of \$400,000 appears in the Estimates in order to stock at strategic locations some chemicals, peat moss and specialized equipment that could be needed if similar disasters should happen. Already the leadership shown in this exercise has been recognized in two tangible ways; first, the production of new antipollution equipment in

[Interprétation]

année financière. L'augmentation de 7 millions de dollars provient presque entièrement des services ayant trait à l'aviation. Nous prévoyons, sans trop de risques d'erreur, qu'il se produira un accroissement sensible dans la demande des services au cours de la prochaine décennie.

Les prévisions budgétaires ne tiennent pas compte des augmentations possibles du montant demandé et ne prévoient aucune source supplémentaire de recettes. Cela ne signifie pas que nous avons changé d'idée à l'égard du principe de «faire payer l'usager» que j'avais présenté comme l'un des grands objectifs du Ministère réorganisé lorsque je vous ai parlé de ce sujet en février 1970.

Évidemment, lorsque nous avons tenu compte des directives anti-inflationnistes du Gouvernement de sorte qu'on y a prévu ni augmentation du prix des services actuels, ni de nouveaux frais importants. Autant que faire se peut, le ministère a toujours pour objectif de fournir des services sur une base de récupération des frais. En vue d'atteindre cet objectif, mes fonctionnaires examinent et étudient constamment toutes les sources possibles de revenu ainsi que les tarifs en cours. Un certain nombre de recommandations ont été faites et lorsqu'elles seront mises en vigueur, elles réduiront l'écart qui existe encore entre les dépenses et les recettes.

Au sujet maintenant de nos besoins en main-d'œuvre, vous remarquerez que nous demandons l'autorisation d'utiliser 17,516 hommes-années, soit une augmentation de 955 par rapport au niveau autorisé pour l'année 1970-1971. La majeure partie de cette augmentation (674 hommes-années) se produit dans le programme des services aériens qui a trait non seulement à l'expansion continue de la navigation aérienne et des installations d'aéroports, mais

elle survient dans une grande mesure dans un secteur dynamique et fondamental du contrôle de la circulation aérienne et de la sécurité en général.

Le programme de la marine, comme l'indique le tableau, exige 165 hommes-années supplémentaires pour l'année 1971-1972. La majeure partie de cette augmentation servira à assurer le rôle grandissant du Ministère dans les domaines de l'inspection des navires, de la lutte contre la pollution, ainsi que de la recherche et du sauvetage. Les 116 hommes-années qui restent sont affectés aux programmes de l'Administration centrale, des Transports de surface et du Centre de développement des transports du bureau central qui représente de nouvelles fonctions innovatrices dans le domaine de la planification.

Le budget des services de la Marine est d'environ 100 millions de dollars et se compose de deux postes principaux: les dépenses d'exploitation et d'entretien qui sont de l'ordre de 90 millions, dont environ 11 millions sont récupérables par les recettes, et les dépenses d'investissement qui s'élèvent à \$25 millions. L'augmentation des dépenses d'exploitation et d'entretien est due en grande partie à la hausse annuelle des traitements et des salaires ainsi que l'accroissement réel d'environ 165 hommes-années par rapport à la main-d'œuvre de 1970-1971. Cet accroissement est une conséquence des modifications apportées à la Loi sur la Marine marchande du Canada à la suite desquelles les travaux d'inspection, des recherches et de délivrance des certificats se sont trouvés multipliés en raison de l'apparition de règlements de sécurité plus stricts et de mesures anti-pollution.

Bien avant le malheureux accident de l'*Arrow*, nous avons compris la nécessité d'exercer une surveillance plus étroite de la navigation. La communauté maritime interna-

[Text]

Canada which may assist our export market—that is, the Annan Nova Scotia slick-licker—and, second, the willingness of all countries to now exchange information and technology.

Related to people, more specifically fishermen and pleasure craft owners, sailboat owners, and so forth, we are stepping up our search and rescue program closely in association with the Department of National Defence and the new department of environment. Experience has shown that the most satisfactory way of dealing with the more exposed coasts is to use the 44-foot shore-based self-righting lifeboat. \$1.3 million has been provided in the estimates for the procurement of four such lifeboats. In addition, the Ministry will bring into service the ex-RCMP Wood, a 180-foot offshore rescue craft to be used on the East Coast. We also have a fleet of helicopters. They are also vital for ice reconnaissance and pollution control. The existing helicopter fleet, however, is too small and short-ranged for much of the work. Therefore, \$750,000 has been provided in the Estimates for the purchase of a larger helicopter.

No new vessels are being constructed this year in support of Ministry icebreaking and escort activity. However, with the steady increase in winter shipping the demands for icebreaking services continue to grow. For example, last year in the Gulf there were 1,100 ship movements involving some 15 million tons of cargo as compared to 660 movements the year before. Much of this increase involves new ice-strengthened ships capable of operating independently. However, demands for icebreaker aids are increasing so rapidly that future programs will likely provide for the acquisition of a replacement of the *N. B. Mclean* and a new shallow draft icebreaker. Great interest is also being expressed in extending the navigation season on the Great Lakes. This is being taken into account in future planning.

The Committee will recall that last year we had planned to expend about \$500,000 on the design development of a polar icebreaker. This program is being deferred. The question of Arctic icebreaking is now under review by the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development, particularly in relation to the need for a so-called polar icebreaker capable of operating year round. The costs of such a ship would possibly run as high as \$90 million. However, such a vessel could be essential if we are to attempt anything more than a limited development of the already known resources of the Eastern Arctic. Furthermore, a polar vessel available to the Arctic for the day-to-day support of commercial marine transportation would be a particularly strong practical affirmation of Canadian sovereignty.

The estimated cost for Arctic resupply is \$10.8 million, which is \$600,000 more than last year. It is occasioned by increases in charter rates and costs of stevedoring as well as increases in operating costs of our own craft and icebreakers. We are presently actively investigating the use of alternate methods for delivering cargo to the Arctic settlements. In the last two years we have conducted trials of the Sikorsky Sky Crane for the delivery of container cargo between ship and shore. This method holds great promise for the future. Detailed evaluation of trial results is now underway.

• 1555

\$796,000 has been provided in the Estimates for alterations and additions to existing vessels to ensure that Coast Guard ships are operating within present and future regulations, particularly those concerning pollution.

[Interpretation]

tionale n'ayant pas appuyé notre proposition, que j'avais prise à la Conférence de Bruxelles en novembre 1969, nous avons adopté nos propres mesures, mais nous percevons déjà les signes d'une évolution dans l'attitude de la communauté internationale. La présentation de nos nouvelles lois en matière de pollution, les Bill C-2 et C-202, reflète dans une large mesure les problèmes auxquels nous devons faire face pour éviter la pollution de nos eaux par les navires. Comme autre mesure d'aide à la navigation, nous espérons avoir un Registre central de la navigation qui regroupera toutes les activités et sera entièrement automatisé dès 1971.

Pour assurer le respect des nouveaux règlements en matière d'armement des navires, et des pratiques de travail sûres de la part des équipages et des autres personnes travaillant à bord des navires, il faut augmenter le personnel d'inspection.

Nous espérons présenter de nouvelles lois sur le pilotage pour assurer une plus grande autonomie locale et une meilleure adaptation aux besoins locaux. Les usagers assumeront une plus grande partie du coût des services de pilotage. Le service sera également amélioré grâce à l'acquisition de deux nouveaux bateaux-pilotes de conception hardie, un pour chaque côte.

Toujours dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires, nos experts ont élaboré un plan d'urgence provisoire. Le rapport McTaggart-Cowan sur l'*Arrow* fait partiellement l'objet d'une analyse et il est prévu un poste de 400,000 dollars dans le budget pour stocker à des endroits stratégiques des produits chimiques, des sphaignes et un équipement spécial qui seraient utilisés en cas d'accidents de ce genre. Notre œuvre de pionniers dans ce domaine s'est déjà concrétisée de deux façons: a) pour la fabrication au Canada d'un nouvel équipement de lutte contre la pollution qui peut augmenter nos exportations, par exemple le lèche-nappe *Annan Nova Scotia* et; b) par la volonté de tous les pays d'échanger des renseignements et des découvertes techniques.

En ce qui concerne les gens, et plus spécialement les pêcheurs et les propriétaires de bateaux de plaisance, de voiliers, etc., nous établissons notre programme de recherche et de sauvetage en liaison étroite avec le ministère de la Défense nationale et le nouveau ministère de l'Environnement. L'expérience a prouvé que l'embarcation de sauvetage inchavirable de 44 pieds, basée à terre, constituait l'aide la plus efficace sur les côtes les plus exposées. Il a été prévu 1.3 million de dollars dans le budget pour l'achat de quatre embarcations de sauvetage de ce type. En outre, le Ministère mettra en service l'ancien *WOOD* de la Gendarmerie royale, engin de sauvetage de 180 pieds utilisé au large qui opérera sur la côte est. Nous disposons également d'une flotte d'hélicoptères dont le rôle est précieux pour la reconnaissance des glaces et le contrôle de la pollution. Toutefois, la flotte actuelle d'hélicoptères est trop réduite et d'autonomie trop faible pour suffire à la tâche. Par conséquent, il a été consacré \$750,000 dans le budget pour l'achat d'un hélicoptère plus grand.

Le Ministère ne fait construire cette année aucun brise-glace et aucun navire d'accompagnement du Ministère. Cependant, étant donné l'augmentation constante de la navigation d'hiver, les demandes de services de brise-glace

ne feront que croître. Par exemple, l'année dernière, dans le Golfe, il y a eu 1,100 mouvements de navires représentant quelque 15 millions de tonnes de marchandises, contre 660 mouvements l'année précédente. La plus

[Texte]

In the field of telecommunications, \$849,000 has been provided for the acquisition of electronic equipment to maintain and update communications and navigation in Coast Guard ships and aircraft in accordance with new techniques and traffic control procedures.

The installation of single side-band radios on Coast Guard ships is now being carried out.

Turning now to aids to navigation, improvements in existing systems as well as construction of new facilities account for \$13.7 million of the Marine Services capital budget. Of this amount, \$7.6 million is provided for major projects, some of which are already well under way.

Automation of the Strait of Canso, begun in 1969-70 at a total estimated cost of \$1.5 million, will be completed in 1972-73. This project consists of a system of buoys, shore lights, ranges, and electronic aids, all monitored from a central monitor station at Eddy Point, Nova Scotia, which will provide continuous radar surveillance of marine navigational aids and marine traffic in Chedabucto Bay, a portion of the Strait of Canso and adjacent waters. This project was developed as a result of a two-year study which took into consideration the introduction of super tankers and the forecasted increase in other marine activity in the area.

The construction of a new administration building on the present site of the Quebec Marine Agency will provide accommodation for all the Marine Services Units presently held at various locations in the city. This project will also consist of a new workshop, electrical substation, and underground distribution system, modification of existing wharf lighting and water lines, a 70-foot wharf extension, demolition of existing workshops and pilotage building. The total cost of this project is estimated at \$3 million, with \$2 million provided in the Estimates.

The Lac St. Pierre navigational channel is the most critical part of the St. Lawrence Navigational System to Montreal and the Great Lakes. It is used by all ocean-going vessels with Montreal and the Great Lakes destinations and by lakers shipping iron ore and oil between the Gulf and the Great Lakes.

The construction of Yamachiche Bend Western Range Light and Lac St. Pierre Light-Curve No. 1 is part of a long-range plan to provide the users with reliable fixed aids which will mark the turns in the channel to facilitate summer navigation in reduced visibility and winter navigation after the buoys are removed. Both of these projects are to be started and completed during 1971-72 at a total estimated cost of \$600,000 and \$300,000 respectively.

The semi-automation of all manned light-stations over a two-year period at a cost of \$6 million is scheduled for completion by March 1972. This is a phased program and will not involve any disruption in employment but will yield greater economies and greater safety in the long haul.

The balance of the Aids to Navigation Program amounting to \$6 million is made up of items such as: access facilities at lightstations, lightstation structures of various types, buoys and equipment, including marine electronic equipment.

With regard to canals, only necessary maintenance work and limited capital expenditures are planned except for the reconstruction of the Chambly Canal for which \$1.4 million is provided in the Estimates.

\$545,000 is also provided for completion of the new shops and office buildings at Peterborough. No new major electrification projects have been planned for the coming

[Interprétation]

grande partie de cette augmentation va à la construction de navires à coque renforcée capables de naviguer sans aide. Toutefois, les demandes d'aide de brise-glace augmentent si rapidement que les prochains programmes comprendront probablement l'achat d'un brise-glace pour remplacer le N. B. McLean et un autre brise-glace à faible tirant d'eau. L'allongement de la saison de navigation dans les Grands lacs soulève actuellement un vif intérêt. Les nouveaux plans tiennent compte de toute cette évolution.

Le Comité se souvient probablement que l'année dernière nous avons prévu de consacrer environ 1 million de dollars à la conception d'un brise-glace pour le pôle. Ce programme est ajourné. En effet, le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien étudie actuellement la question des brise-glace dans l'Arctique, en particulier en ce qui concerne l'utilité du brise-glace polaire capable de naviguer toute l'année. Le coût de ce navire pourrait atteindre la somme énorme de 90 millions de dollars. Ce navire serait cependant très précieux si nous ne visons pas seulement le développement limité des ressources déjà connues de l'est de l'Arctique. En outre, un navire polaire qui servirait dans l'Arctique comme aide quotidienne aux transports maritimes commerciaux serait une affirmation aussi forte que concrète de la souveraineté canadienne.

L'approvisionnement de l'Arctique devrait coûter 10.8 millions de dollars, soit \$600,000 de plus que l'année dernière. Cette augmentation est due à la hausse des tarifs d'affrètement et du coût d'arrimage ainsi qu'à l'augmentation des frais d'exploitation de nos propres engins et brise-glace. Nous faisons actuellement des recherches intenses pour trouver d'autres méthodes de livraison de marchandises aux établissements de l'Arctique. Au cours des deux dernières années, nous avons dirigé les essais de la grue volante Sikorsky destinée à décharger à quai la marchandise transportée en containers par les navires. Cette méthode est très prometteuse et les résultats des essais font actuellement l'objet d'une étude minutieuse.

Il a été prévu \$796,000 dans le budget pour modifier et perfectionner les navires en service afin que les navires de la Garde côtière répondent aux normes des règlements actuels et futurs, en particulier de ceux qui concernent la pollution.

Dans le domaine des télécommunications, il a été consacré \$849,000 à l'acquisition de matériel électronique pour que les navires et les avions de la Garde côtière effectuent leurs communications et leur navigation de façon conforme aux nouvelles techniques et aux nouvelles méthodes de contrôle de la circulation.

L'installation de radios à bande latérale unique sur les navires de la Garde côtière est actuellement en cours.

Quant aux aides à la navigation, on constate que les perfectionnements apportés aux systèmes actuels ainsi que la construction d'installations représentent 13.7 millions de dollars du budget des services de la Marine. Sur ce total, 7.6 millions sont consacrés aux projets principaux, dont certains sont déjà bien avancés.

L'automatisation du système d'aides à la navigation du détroit de Canso, commencée en 1969-1970 et qui doit coûter 1.5 millions de dollars, sera terminée en 1972-1973. Il s'agit d'un ensemble de bouées, de feux, de balises et d'aides électroniques entièrement contrôlé à partir d'une station centrale située à Eddy Point, en Nouvelle-Écosse, qui assurera une surveillance permanente par radar des aides à la navigation maritime et du trafic maritime dans la Baie Chedabouctou une partie du détroit de Canso et les

[Text]

year. Many of our canals may have an important role to play in the general framework of tourism, recreation and the related environment.

• 1600

During 1971-72 management of the St. Lawrence and Saguenay ship channels, including the non-channel reaches of the Seaway from Montreal to Lake Ontario, will see an emphasis on operating activities in the form of increased surveillance and maintenance of these waterways with no major capital projects, except for a continuing ice-abatement works program. As a result, the operating costs will increase by about \$500,000 over 1970-71 and are estimated at \$4.5 million. In contrast, the capital budget will be a little over \$1.5 million. The total capital expenditures over the last five years amounted to \$31 million. New ship channel vessels and icebreakers equipped with recently developed electronic navigation and positioning systems will facilitate the management of these way facilities during the full 12 months of the year and will increase their utilization in greater safety.

In the area of marine traffic control other than in the Canso area no major changes are planned. In addition to the St. Lawrence-Great Lakes involvement, we have traffic information services at Halifax and Saint John which are working well and we are considering the question with respect to the Pacific Coast. In the Canso area, a radar surveillance of vessel movements will be introduced during the coming year, as I mentioned just a few moments ago.

A new Canadian Maritime Code is being prepared which, we hope, will eventually replace the existing 88-year-old Canada Shipping Act. It will simplify and modernize the anachronistic codes of the past.

The Main Estimates for all Air Transportation, as we now turn this area, total \$161 million for budgetary expenditures, comprising \$116 million in operating expenditures, including grants and contributions and after deducting revenues, and \$45 million for capital expenditures. In addition, advances for operation and capital purposes at Montreal and Toronto International Airports and the new airports planned for those areas total \$130 million. The total programmed expenditures, therefore, amount to \$291 million. The increase over 1970-71 is \$30 million on budgetary account and \$62 million for loans, investments and advances for a total increase of \$92 million.

In relation to budgetary operation expenditures, by far the largest portion of the increase over 1970-71 is accounted for in two items, namely salaries and wages with an increase of about \$13 million and \$15 million for professional and special services representing reimbursement for meteorological services supplied to the air administration by the proposed Department of the Environment. In addition to expected annual salary and wage increases for 9,800 employees who are expected to be on strength on March 31, 1972, there is an increase of 449 man-years over and above the 1970-71 work force. This is due mainly to planned increases in the Air Navigational Services activity and in particular a growth in the Air Traffic Control service.

In addition, there is a total of 796 man-years associated with the Revolving Fund operations for Montreal and Toronto airports. This represents an increase of 225 man-years because of the requirement to man major capital facilities as they become operational.

[Interpretation]

eaux avoisinantes. Ce projet a été mis au point à la suite d'une étude de deux ans qui a tenu compte de l'avènement des pétroliers géants et de l'augmentation prévue des autres activités maritimes dans cette région.

La construction de nouveaux bâtiments de l'administration à l'emplacement actuel de l'Agence de la marine de Québec permettra d'héberger tous les services de la marine encore dispersés dans la ville. Les bâtiments comprendront également un atelier, une sous-station électrique et un réseau de distribution souterrain, la modification du système actuel d'éclairage du quai et d'écoulement des eaux, l'allongement de 70 pieds du quai, la démolition des ateliers et du bâtiment de pilotage actuels. Le montant total des travaux est évalué à 3 millions de dollars, dont 2 millions prévus dans ce budget.

Le chenal de navigation du lac Saint-Pierre constitue le passage le plus critique du réseau de navigation du Saint-Laurent vers Montréal et les Grands lacs. Il est emprunté par tous les navires océaniques à destination de Montréal et des Grands lacs et par les navires des lacs qui transportent du minerai de fer et des hydrocarbures entre le Golfe et les Grands lacs.

La construction d'un feu directionnel à l'ouest de la courbe de Yamachiche et du feu du lac Saint-Pierre à la courbe n° 1 fait partie d'un plan à long terme visant à fournir aux usagers des aides fixes et sûres qui indiquent les tournants du chenal pour faciliter la navigation d'été par visibilité réduite et la navigation d'hiver lorsque les bouées ont été enlevées. Ces deux projets doivent être lancés et terminés au cours de 1971-1972 et représenteront respectivement \$600,000 et \$300,000.

L'automatisation partielle de tous les phares, évaluée à 6 millions de dollars, va s'étendre sur deux ans et doit être terminée en mars 1972. Ce programme échelonné n'entraînera aucune mise à pied et permettra de réaliser des économies et d'augmenter la sécurité à long terme.

Le programme concernant les aides à la navigation qui inclue une dépense de 6 millions de dollars qui porte sur des équipements comme les installations d'accès aux phares, les structures de phares de différents types, les bouées et l'équipement, notamment l'équipement électronique maritime.

En ce qui concerne les canaux, sont seuls prévus les travaux d'entretien nécessaires et des dépenses d'investissement limitées, sauf la reconstruction du canal Chambly qui fait l'objet d'un crédit de 1.4 million de dollars.

On affectera également \$545,000 aux travaux d'achèvement des nouveaux ateliers et des immeubles du bureau de Peterborough. Aucune nouvelle tranche importante d'électrification n'est prévue pour l'année qui vient. Nombre de nos canaux auront peut-être un rôle important à jouer dans l'organisation touristique et récréative et une influence sur l'environnement.

Au cours de 1971-72, la direction des chenaux navigables du Saint-Laurent et du Saguenay (y compris les voies non canalisées de la voie maritime entre Montréal et le lac Ontario) augmentera son activité en matière de surveillance et d'entretien sans avoir recours à des investissements massifs, sauf pour le programme permanent du contrôle des glaces. Par conséquent, les frais d'exploitation augmenteront d'environ un demi-million de dollars au cours de 1970-71 pour atteindre 4½ millions de dollars. Par contre, le budget d'investissement sera quelque peu supérieur à 1½ millions de dollars. Les dépenses d'investisse-

[Texte]

In relation to capital budgetary expenditures there is an increase of approximately \$7 million and the loans, investments and advancements are programmed to increase by \$62 million. I shall comment on these later in fuller detail.

Of major significance in relation to the Air Transportation program is the amount of revenues collected and the rate at which these revenues are increasing. In total, for both budgetary account and in relation to the Airports Revolving Fund, revenues anticipated for 1971-72 amount to almost \$34 million for the Airports Revolving Fund plus \$46 million credited to budgetary operating expenditures or a total of slightly over \$80 million in revenue. The anticipated increase in revenue over the previous year is about \$6 million. I bring this to your attention because it is important to realize the significance of these revenues in terms of their contribution to the total financing of the Air Transportation program.

I need hardly spell out the developments in the aviation industry which so deeply affect the involvement of the Ministry in providing facilities in support of the industry and those other activities involved in the control of civil aviation. At the same time, it will be obvious that the introduction into service of wide-bodied aircraft, including the Boeing 747 type which is now being delivered to Air Canada, requires more important support facilities, including greater terminal and associated passenger processing areas tailored to accommodate this type of aircraft.

I must also confess that the uncertainty regarding the Lockheed-Rolls Royce situation have implications for our programs and we must maintain a reasonable flexibility to meet the eventual results.

• 1605

Major capital expenditures are planned for our international airports such as Vancouver, Calgary, Winnipeg, Montreal and Toronto. In the case of Calgary a new terminal development involving estimated expenditures of \$20 million is expected to go ahead quickly after a decision has been made on proposals now being actively discussed between the Minister, provincial and local interests.

There is a great deal of activity at Malton and Dorval airports. To look after the needs at these two metropolitan centres we are embarking on a program to accommodate the passenger and cargo flows for the next two decades. To meet the present needs we plan a second terminal building at Malton and the programs for Dorval and Malton in 1971-72 include the construction of new facilities such as enlarged passenger holding rooms, baggage processing areas and a revamping of the method of handling the flow of people to and from the airport. At Toronto and Montreal new aviation systems are an absolute necessity if we are to meet the demands of this decade and to lay the groundwork for the nineteen-nineties.

The new Montreal International Airport is progressing on schedule. Construction of the runways is now underway. Planning for terminal design and access is virtually complete and we now plan that the work will be completed by 1975 in time to meet the great inflow of traffic for the 1976 Olympic Games. We are also now discussing with all airlines a system of traffic distribution which will optimize benefits of both sites.

As the Committee is aware, we have been attempting to devise a method by which we could obtain as much comment as possible on the possible airport site locations for Toronto and its environs before a final site location was announced. Much will now depend on our discussions with the province. Without prejudging a decision an estimated

[Interprétation]

ment pour les 5 dernières années se chiffraient à 31 millions de dollars. Les navires et les brise-glaces qui utilisent le nouveau chenal maritime et qui sont munis d'appareils électroniques de navigation et de systèmes de repérage récemment mis au point faciliteront l'exploitation de ces voies au cours des douze mois de l'année et rendront plus sûre leur utilisation.

Dans le domaine du contrôle de la circulation maritime, ailleurs que dans la région de Canso, on ne prévoit aucun changement important. En plus des services de renseignements sur la circulation du Saint-Laurent et des Grands lacs, nous avons ceux d'Halifax et de Saint-Jean qui fonctionnent très bien et nous étudions la possibilité de créer le même service sur la Côte du Pacifique. Dans la région de Canso, la circulation maritime sera surveillée par radar au cours de la prochaine année financière, comme je l'ai dit il y a un moment.

Un nouveau code de la marine canadienne est en préparation. Nous espérons qu'il finira par remplacer la Loi actuelle sur la marine marchande du Canada qui a 88 ans d'existence. Les codes désuets du passé seront ainsi certifiés et modernisés.

Les prévisions budgétaires s'élèvent à 161 millions de dollars au chapitre des dépenses budgétaires en matière de transports aériens, soit 116 millions pour les dépenses de fonctionnement, y compris les subventions et les contributions et après déduction des revenus, et 45 millions pour les dépenses d'investissement. De plus, les avances de fonctionnement et d'investissement aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et aux futurs aéroports se chiffrent à 130 millions de dollars. Les dépenses totales

prévues seront par conséquent de l'ordre de 291 millions. L'augmentation par rapport à 1970-71 comprend 30 millions au compte budgétaire et 62 millions en prêts, investissements et avances pour un total de 92 millions de dollars.

En ce qui concerne les dépenses budgétaires de fonctionnement, la majeure partie de cette augmentation, par rapport à 1970-71 se fait sentir de beaucoup à deux postes, soit les salaires et les rémunérations accordés aux services spéciaux et professionnels qui constituent une augmentation d'environ 13 et 15 millions de dollars. Les services spéciaux consistent en service de météorologie que doit fournir le nouveau ministère de l'Environnement à l'Administration des transports aériens. En plus de l'augmentation annuelle prévue des salaires et des rémunérations des quelque 9,800 employés qui doit entrer en vigueur le 31 mars 1972, il y a par rapport à 1970-71 une augmentation de 449 hommes-années, situation causée surtout par un accroissement prévu de l'activité des services de navigation aérienne et des opérations de contrôle de la circulation aérienne.

De plus, on associe un total de 796 hommes-années au fonctionnement du fonds renouvelable consacré aux aéroports de Montréal et de Toronto, soit une augmentation de 225 hommes-années afin de doter en personnel les installations les plus importantes dès qu'elles fonctionneront.

Relativement aux dépenses budgétaires d'investissement on constate une augmentation d'environ 7 millions de dollars et on prévoit que les prêts, les investissements et les avances augmenteront de 62 millions. J'en parlerai plus longuement dans quelques instants.

Un élément d'une grande importance concernant le programme des transports aériens, est constitué par la somme des revenus perçus et la rapidité avec laquelle ils augmentent. Les revenus associés au compte budgétaire et au

[Text]

\$17 million has been earmarked from the Airports Revolving Fund this coming fiscal year for land acquisition.

At the Halifax, Baie Comeau, Vancouver, Ottawa, Quebec, Fort St. John, Timmins, Mont Joli, Prince George and St. John's airports as well as others it is planned to continue such projects as the alteration or construction of airport terminal buildings, the extension of runways and the general provision of facilities such as baggage carousels to assist the air traveller.

We are anticipating that the total number of passengers at Canadian airports in 1971-72 will be about 20.5 million compared with 19 million for the previous year, an increase of about 8 per cent. Looking forward to 1975, we anticipate total passengers at Canadian airports will reach 27 million persons or an increase of 51 per cent compared with 1969. Air cargo continues to grow at a progressive rate.

The provision of transportation facilities in the North formed the subject matter of a meeting, as I mentioned earlier, of all parties interested in northern transportation last December in Yellowknife. As a result, careful review of existing and future needs, including those associated with air transportation is under way. In the meantime careful examination of the program will indicate that significant expenditures are being made in the North in order to improve the transportation capabilities there. For example, increased activity in the Resolute Bay area has placed heavy demands on all the facilities and an item totalling \$920,000 is included in the Estimates of which it is anticipated \$249,000 will be spent during 1971-72 for increasing the capacity of power facilities at that airport. In addition we are completing work on a \$380,000 operations building and air traffic control tower at Whitehorse.

The replacement of calibration aircraft to carry out inspection work has already been delayed several times. This has been possible to date because of our continued ability to operate our DC3 aircraft in a satisfactory fashion. These are vintage aircraft and it is now necessary to commence replacing them on a progressive basis. A total of \$4.7 million including specialized avionics equipment is required for the procurement and outfitting of replacement aircraft.

Items for the provision of enroute navigational equipment, distance measuring air navigation equipment and instrument landing systems included in the Estimates are in support of our ongoing programs to serve the increase in air operations.

• 1610

Because of the ever-increasing demands of air traffic, more sophisticated radar equipment and associated radar data processing displays is needed; consequently, there is a \$4.9 million plan for 1971-72 for the procurement of such equipment. The total cost of this program is estimated at \$25.8 million. An air traffic control simulator is shown at a total estimated cost of approximately \$3 million, of which \$150,000 will be spent this year to solve the very complex in three dimensions which faces our ATC services in congested areas in order that optimum procedures can be established. In addition, the simulator will, of course, provide valuable training for trainees and operational controllers alike.

The development of present-day airports and the updating of all navigation systems in the air are not in themselves a panacea for the aviation needs of our country. Recognizing this fact, we are investigating the feasibility

[Interpretation]

fonds renouvelable des aéroports prévus pour 1971-1972 totalisent presque 34 millions de dollars pour le fonds, plus 46 millions crédités aux dépenses budgétaires de fonctionnement, soit un total légèrement supérieur à 80 millions de dollars de revenus provenant de droits versés par les divers usagers. L'augmentation prévue des revenus par rapport à l'année passée est d'environ 6 millions. J'attire votre attention sur ce point, car il est important de se rendre compte de la part que jouent ces revenus dans le financement global des programmes des transports aériens.

Il est inutile d'énumérer les progrès de l'industrie aéronautique qui forcent le ministère à fournir une infrastructure pour aider l'exploitation et le contrôle de la circulation aérienne. Il est également évident que l'entrée en service d'appareils géants du type Boeing 747 dont Air Canada prend actuellement livraison nécessitera des installations aéroportuaires de soutien plus nombreuses, dont des aérogares plus vastes et des zones d'acheminement des passagers visant à desservir ce genre d'appareil.

Je dois également avouer que la situation incertaine de la société Lockheed-Rolls Royce a des répercussions sur nos programmes, aussi devons-nous leur conserver une certaine souplesse pour faire face à toute éventualité.

Des dépenses d'investissement importantes sont prévues pour les aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Winnipeg, Montréal et Toronto. A Calgary, on prévoit la construction d'une nouvelle aérogare de 20 millions dès qu'une décision aura été prise relativement aux propositions qui font actuellement l'objet de discussions entre le ministère et les organismes provinciaux et locaux intéressés.

On enregistre une activité débordante aux aéroports de Malton et de Dorval. Afin de répondre aux besoins futurs de ces deux métropoles, nous avons entrepris un programme visant à assurer l'acheminement des passagers du freight pour les deux prochaines décennies.

Pour ce qui est des besoins actuels, nous envisageons la construction d'une seconde aérogare à Malton. De plus, les plans pour les aéroports à Malton et à Dorval pour 1971-1972 portent sur la construction de nouvelles installations dont deux salles d'attente et des zones de manutention des bagages plus vastes et des méthodes nouvelles d'acheminement des passagers à l'arrivée et au départ des aéroports. De plus, si nous devons répondre aux exigences de cette décennie et jeter les bases des travaux des années 1990, des nouveaux systèmes d'aviation devront absolument être installés à Toronto et à Montréal.

La construction du nouvel aéroport de Montréal progresse normalement. La construction des pistes est en cours. La planification de l'aérogare et des voies d'accès est virtuellement terminée et nous prévoyons maintenant que le travail sera complètement achevé en 1975, assez tôt pour répondre aux besoins de surcroît de trafic qu'amèneront les jeux olympiques de 1976. Nous discutons également avec toutes les compagnies aériennes concernées d'un système de distribution du trafic qui permettra de tirer le maximum de profit des deux aéroports.

Comme le comité le sait déjà, nous avons essayé de concevoir une méthode qui nous permettrait d'obtenir le plus de commentaires possibles concernant les emplacements à l'étude pour l'aéroport à Toronto et dans ses environs avant que le choix final ne soit annoncé. Le choix dépend maintenant en grande partie des discussions que nous avons avec la province. Sans préjugé de la décision,

[Texte]

of all futuristic modes of rapid short-distance transport. This includes short take-off and landing aircraft of the type shown here. At the present time we have a sizeable technological lead within the international aerospace industry in this field. I am having urgent discussions with the industry to explore ways of exploiting this lead to develop an area of excellence in STOL air transport systems for the benefit of our country as a whole. I hope that I will be able to appear before this Committee in the very near future to discuss STOL with you.

I now turn to the Surface Administration. The Surface Administration—formerly railways and steamship—program expenditure to be approved at \$53.1 million is \$3.6 million greater than 1970-71. Capital expenditures account for \$2.1 million with an additional \$2 million in operating expenses, while grants and contributions have been reduced by \$500,000.

The budgetary increases for the Surface Administration fall mainly in two areas: an increase in East Coast ferry services and, secondly, the developing role of the government's responsibilities in the field of road and motor vehicle safety.

Two new ferries will go into service this June between Borden and Tormentine and, weather permitting, the completion of the new docking facilities at Digby and Saint John will be completed so that the new CPR *Acadia* will be plying this route by midsummer. During the upcoming year capital expenditures are required for two-level loading and off-loading ramps at Cape Tormentine and Borden, terminal facilities and a new vessel for the Caribou-Wood Islands service.

Taking into consideration the interchange of traffic between air, rail, truck and sea modes of transportation, the latest available offerings of technology such as hovercraft are being investigated prior to the acquisition of new vessels. It is quite evident that we must take advantage of known and even drawing board proposals if we are to meet the needs of the Atlantic provinces.

In this connection I would like to thank the Committee for its valuable contribution to the ongoing study with the provinces of the over-all transportation requirements of the future. I should also like to take this opportunity to give to the members of the Committee a study just completed on air transportation in the Atlantic provinces.

Positive and aggressive action in the field of autoroad safety has been voiced over and over again as the only means of reducing the annual carnage that takes place on our highways. The federal role in this area is relatively new. Initial vehicle standards have been set and regulations regarding implementation have been issued. These cover snowmobiles and I feel confident that the testing program which was completed last Friday will provide the basic information required to set manufacturing safety standards.

As I mentioned at the outset, we have restructured the departmental organizational portion of our transportation family so that we can, as far as humanly possible, obtain the maximum utilization of the taxpayers' dollar. A good portion of the glue in this structure must, of course, be made up of research and development.

• 1615

In this area all avenues must be explored; slurry pipelines and their use, for example, to transport potash or coal, linear rail induction systems to transport people over relatively long distances at the speed of conventional air-

[Interprétation]

un montant estimatif de \$17 millions a été spécialement affecté pour le prochain exercice financier à l'acquisition d'un terrain, somme qui viendra du fonds de roulement des aéroports.

Aux aéroports d'Halifax, de Baie-Comeau, de Vancouver, d'Ottawa, de Québec, de Fort Saint-Jean, de Timmins, de Mont-Joli, de Prince-George et de Saint-Jean, on prévoit de continuer des projets comme la modification ou la construction d'aérogares, l'extension des pistes et l'aménagement général d'installations comme par exemple les carrousels aux services des passagers.

Nous prévoyons que le nombre total de passagers utilisant les aéroports canadiens en 1971-1972 sera d'environ 20 millions et demi contre 19 millions pour l'année précédente, soit une augmentation de 8 p 100. En 1975, nous pensons que le nombre total de passagers utilisant les aéroports canadiens sera de 27 millions de personnes, soit une augmentation de 51% par rapport à 1969. Le transport des marchandises connaît une expansion continue.

Comme je l'ai mentionné précédemment, les services de transport dans le Nord ont fait l'objet d'une réunion de toutes les parties intéressées qui s'est tenue au mois de décembre dernier à Yellowknife; résultat de cette réunion: une étude soigneuse des besoins actuels et futurs, y compris les besoins relatifs aux transports aériens est actuellement en cours. Dans l'intervalle, une étude sérieuse du programme montre que des dépenses importantes sont faites dans le Nord dans le but d'améliorer les possibilités de transport dans cette région. Par exemple, l'accroissement de l'activité dans la région de Resolute Bay rend urgente l'implantation de toutes les installations. Un montant total de \$920,000 est inclus dans le budget des dépenses dont \$249,000 seront probablement dépensés au cours de l'année 1971-1972 dans le but d'accroître la capacité des installations de génération électrique de l'aéroport. En outre, nous terminons actuellement la construction d'un immeuble administratif et d'une tour de contrôle de la circulation aérienne à Whitehorse, le tout coûtant \$385,000.

Le remplacement d'un navire d'étalonnage servant au contrôle a déjà été retardé à plusieurs reprises. Nous avons pu nous en tirer jusqu'ici grâce à notre capacité d'exploiter sans interruption notre avion DC-3 de façon satisfaisante. Ces avions sont des antiquités et nous devons maintenant commencer à les remplacer progressivement. Il faut \$4,700,000 en comptant le matériel électronique spécialisé pour acquérir et utiliser l'avion de rechange.

Des postes de dépenses pour l'achat d'équipement de navigation en route, d'équipement de navigation aérienne pour la mesure des distances et des systèmes d'atterrissage aux instruments compris dans les crédits serviront à étendre nos opérations aériennes.

A cause des demandes toujours croissantes dans le domaine du transport aérien, nous avons besoin d'appareils radar plus modernes et d'un service de traitement des données obtenues par radar. Par conséquent, \$4.9 millions seront consacrés en 1971-1972 à l'achat de cet équipement. Le coût total de ce programme est estimé à \$25.8 millions. Un simulateur pour le contrôle de la circulation aérienne coûtera approximativement \$3 millions dont

\$150,000 serviront cette année à trouver une solution aux problèmes très complexes en trois dimensions auxquels les services de contrôle de la circulation aérienne ont à faire face dans les zones encombrées. De plus, ce simula-

[Text]

craft, transportation safety and ecological considerations are but a few areas that must be investigated and kept under continual review. About \$2 million is programmed to take a long-range look at aspects such as these. Our research will be carried out in close consultation with industry and in the popular terminology, will be mission-oriented.

Transportation has been and continues to be a key factor in the development of our country and as a result I feel, as I am sure the Committee does, it must be managed not only efficiently to respond to the national interest needs of today but also with an eye to the future; in other words, paving the way for the even more complex societies that will follow us.

Mr. Chairman and gentlemen, I have attempted to keep my remarks as general as possible as I am sure the Committee would now like to discuss with me areas which they will find of particular interest. At your pleasure I am now ready to do just that. Thank you very much.

[Interpretation]

teur servira à donner aux stagiaires et aux contrôleurs professionnels une bonne formation.

Le développement des aéroports actuels et l'amélioration des systèmes d'aide à la navigation ne constituent pas en eux-mêmes une panacée pour les besoins de l'aviation de notre pays. Nous en sommes conscients et nous étudions la possibilité d'instaurer toutes les méthodes futuristes de transport rapide, de court courrier dont l'appareil à décollage et à atterrissage courts. Actuellement nous avons un avantage technologique marqué dans ce domaine face à nos concurrents de l'industrie aérospatiale internationale. J'étudie en ce moment avec cette industrie les moyens d'exploiter et d'augmenter cet avantage pour le bénéfice de notre pays tout entier et j'espère que j'aurai très prochainement l'occasion de revenir expliquer à ce Comité notre projet de programme d'avions à décollage et à atterrissage courts.

Je vais maintenant parler de l'administration des transports de surface. Les dépenses au programme de l'administration des transports de surface, auparavant chemins de fer et navires à vapeur, seront de \$53.1 millions dépassant ainsi de \$3.6 millions celles de l'année 1970-1971. Les dépenses d'investissement utilisent \$2.1 millions. Un montant supplémentaire de \$2 millions est consacré aux dépenses de fonctionnement alors que les subventions et les contributions totalisent un demi-million de moins que l'année précédente.

Ces augmentations budgétaires qu'accuse l'administration des transports de surface sont dues à deux raisons principal: une augmentation des services de transbordeurs de la côte et, deuxièmement, l'accroissement des responsabilités gouvernementales dans le domaine de la sécurité automobile et routière. Deux nouveaux bacs entreront en service en juin entre Borden et Tormentine et, si les conditions du temps le permettent, la construction de nouveaux quais à Digby, à Saint-Jean Nouveau-Brunswick sera terminée, de sorte que le nouvel Acadia appartenant au CP pourra desservir cette route vers le milieu de l'été. Au cours de l'année qui vient il faudra consentir des investissements dans la construction de passerelles d'embarquement et de débarquement à deux niveaux à Cap Tormentine et à Borden ainsi que dans l'aménagement d'un terminus et l'achat d'un nouveau bac pour le service Cariboo-Woods Island.

Si l'on tient compte de l'interchangeabilité du trafic entre les différents modes de transport aérien, ferroviaire, routier et maritime, il faut étudier les derniers produits de la technique, comme l'aéroglysieur, avant d'acquiescer de nouveaux transbordeurs. Il faut donc profiter des propositions connues et même de celles qui sont à l'état de projet si nous voulons répondre aux besoins des provinces de l'Atlantique.

A ce sujet, je veux remercier le Comité pour sa précieuse contribution à l'étude en cours avec les provinces sur les besoins à venir du transport en général. Je profite aussi de l'occasion pour remettre aux membres du Comité un rapport d'étude sur le transport aérien dans les provinces de l'Atlantique qui vient tout juste d'être terminé.

On a répété sur tous les tons que seules des mesures positives et énergiques dans le domaine de la sécurité automobile et routière pourraient réduire l'hécatombe annuelle sur nos routes. Bien que le rôle du gouvernement fédéral dans ce domaine soit tout nouveau, une première série de normes pour les véhicules a été établie et des règlements concernant leur application ont été émis. Ces mesures englobent les motoneiges et je suis convaincu que

[Texte]

The Chairman: I would like to thank the Minister for the opening remarks. We are on Vote 1. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, commenting on the film I noticed the complete absence of a train in the first picture that you showed. You mentioned at the tail end of your presentation that there is some research going into that type of land use. What type of people do you have within your Department who are actually involved in the use of rail traffic today.

Mr. Jamieson: In the research side?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Jamieson: The Transport Development Agency is made up of a group of people who have quite comprehensive experience in all modes of transport and in addition the surface transport administration has rail as part of its responsibilities. I feel we are quite adequately served by experienced people in the rail mode.

Mr. Skoberg: It appears that your department is spending considerable millions of dollars on the air and ship research work. In view of the amount of money that is being spent in other parts of the world on ground transportation as it affects rail, just exactly what is your Department doing? I realize that you have a committee set up of some industry and some government people. In fact the chairman of that committee is, I think, already under the impression that rail traffic is a thing of the past. But if you look at the European situation and Japan in particular, there is research going on.

[Interprétation]

le programme d'essai qui a pris fin vendredi dernier fournira les renseignements nécessaires à l'établissement des normes de sécurité qui seront imposées aux constructeurs de ces véhicules.

A propos du centre de développement du transport que vous avez mentionné au début, nous avons restructuré l'aspect ministériel de notre famille du transport afin de tirer le plus grand profit du dollar des contribuables. Évidemment la recherche et le perfectionnement tiennent une place importante dans cette organisation.

Il faut explorer toutes les avenues dans ce domaine; les pipelines et leur emploi par exemple pour le transport de la potasse et du charbon, un système d'induction linéaire du rail pour le transport des voyageurs sur de longue distance à la vitesse des aéronefs classiques, la sécurité du transport et les considérations écologiques ne sont que quelques-uns des domaines qui peuvent faire l'objet de révisions continues. Environ 2 millions de dollars seront consacrés à des programmes de recherche à longue échéance qui se feront en étroite collaboration avec les industries, en tenant compte d'objectifs précis.

Les transports ont été et continuent d'être un facteur clé du développement de notre pays. Les membres du Comité seront d'accord avec moi qu'il faut non seulement répondre aux besoins nationaux d'aujourd'hui mais aussi tenir compte de l'avenir. Autrement dit, nous devons préparer la voie pour les sociétés encore plus complexes qui suivront.

Monsieur le président, messieurs, j'ai essayé de m'en tenir à des observations aussi générales que possible car les membres du Comité voudront sans doute me poser des questions dans les domaines qui les intéressent plus particulièrement. Je suis à votre disposition et je vous remercie.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, de votre déclaration préliminaire. Nous en sommes au poste 1. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: J'ai remarqué qu'il n'y avait pas de train sur la première photographie que vous avez montrée. A la fin de votre déclaration, vous avez dit que certaines recherches sont entreprises sur cette utilisation des transports de surface. Quelles sont les personnes qui, dans votre Ministère, s'occupent de l'utilisation du train de nos jours?

Mr. Jamieson: Dans le domaine de la recherche?

M. Skoberg: Oui.

Mr. Jamieson: L'agence du développement des transports est constituée de personnes qui ont beaucoup d'expérience dans tous les modes de transport et en outre, l'administration des transports de surface est responsable des chemins de fer. En fait, nous avons beaucoup d'experts dans ce domaine.

M. Skoberg: Votre Ministère dépense des millions de dollars pour la recherche aérienne et maritime. D'autres pays consacrent énormément d'argent aux transports de surface et donc aux chemins de fer; que fait exactement votre Ministère à cet égard? Je sais qu'une commission composée de représentants de l'industrie et du gouvernement a été constituée. En fait, le présent de cette commission a déjà l'impression que les chemins de fer font partie du passé. Cependant, en Europe et au Japon en particulier, beaucoup de recherches sont entreprises dans ce domaine.

[Text]

Mr. Jamieson: I do not accept at all that rail transportation is a thing of the past. In point of fact, the first assignment that was given to the new Transportation Development Agency was to examine thoroughly the aero train principle which is now being developed by a French company just outside Paris, the so-called aero train which operates on the principle of an air-cushioned vehicle. In addition we have had a very sizable amount of consultation in co-operation with the United States Department of Transport.

As I mentioned during the formal part of the presentation, it is my view that with research dollars being scarce, if we can make mutually advantageous arrangements with other countries to share their technical data and their research, this is a good thing for us. I have at this present moment an understanding with the United States that we will in fact share in the research results of various rapid transit systems of the rail type that they are now investigating in that country. I should add as well that we are funding at a number of universities, either directly through the Department or through the CTC, a number of professional and scientific studies. Queen's University is getting a sizable amount of assistance from us as well as from others and the thrust of their work is really in the field of rail transportation primarily at this present time.

Mr. Skoberg: Do you think, Mr. Jamieson, in view of the amount of money that is being spent on the STOL research and the hovercraft and the likes, that there is a proportionate amount being spent in exactly the area that I am talking about right now? Do you expect to increase this amount? What are your immediate plans in this area? Let us not fool ourselves, there is not that much money being spent on ground transportation as affects the rail.

• 1620

Mr. Jamieson: Perhaps not by the government as such. However, I think the total amount of research that is going into rail by the railway companies, by ourselves, by manufacturers—I can merely point, for example, to the turbo train and the experiments that are going on with it, which involve United Aircraft and CNR—that my guess would be, just off the top of my head, as of this moment, that the rail mode is probably getting a larger sum of dollars in a general way devoted to it from a research standpoint than almost any other in Canada. I do not believe there is the imbalance that your comment tended to suggest.

As of now, not a great deal is being spent on aviation research, in my judgment not anything like enough; the STOL program is still of course in the formative stages. The only expenditures that have been made on this have been grants over the years to Canadair and to de Havilland for developmental work, but that is pretty much at an end now unless we go on with another program.

Mr. Skoberg: I realize that the Canadian Transport Commission is somewhat an authority onto itself and the approach that the Commission appear to be taking, or at least the President of the Commission, that rail transport as such has served its purpose and there will no longer any need for that type of transportation. Do you subscribe to that philosophy that seems to be quite apparent in some of the decisions being handed down at this time?

Mr. Jamieson: In the first place, I do not want to speak for the Chairman of the Canadian Transport Commission, and I suspect that when you talked of your view that his feeling is that rail transportation is a thing of the past, you were referring primarily to passenger rail traffic. I do not

[Interpretation]

M. Jamieson: Les chemins de fer ne font pas partie du passé, pas du tout. Au départ, on a chargé la nouvelle agence du développement des transports d'étudier en détail le projet d'aérotrain sur lequel travaille en ce moment une compagnie française située aux environs de Paris; il s'agit de l'aérotrain qui fonctionne selon le principe du coussin d'air. En outre, nous avons de très nombreuses consultations avec le ministère des Transports américain.

Comme je l'ai dit au début de ma déclaration, les sommes dont nous disposons pour la recherche étant très restreintes, nous devons nous entendre avec d'autres pays afin de partager le travail de recherche. En ce moment, nous nous sommes mis d'accord avec les États-Unis et nous serons informés des résultats des recherches effectuées dans ce pays sur les systèmes de transit rapide par chemin de fer. En outre, nous subventionnons plusieurs universités, soit directement par le Ministère, soit par l'intermédiaire de la CCT et nous leur demandons d'effectuer certaines études scientifiques. Nous aidons en particulier l'université Queen qui travaille surtout sur la question du transport par

M. Skoberg: Des compagnies comme la Stol et la Overcraft consacrent énormément d'argent à la recherche; pensez-vous que les sommes dépensées pour la recherche dans le domaine dont nous parlons soient comparables? Avez-vous l'intention d'augmenter ce montant? Quels sont vos projets immédiats à cet égard? Ne nous leurrons pas, on ne consacre pas tant d'argent aux transports de surface.

M. Jamieson: Peut-être pas par le gouvernement lui-même. Cependant, les compagnies ferroviaires, le ministère et les fabricants font beaucoup de recherche sur les chemins de fer; je peux citer par exemple, le turbo train et les tests dont s'occupent en ce moment l'*United Aircraft* et le CN. Je dirai plutôt, au contraire, qu'on consacre en ce moment beaucoup plus d'argent à la recherche sur les chemins de fer qu'aux autres domaines. Vous avez l'air de dire qu'il y a un déséquilibre, je ne le crois pas.

Pour l'instant, on ne fait pas beaucoup de recherche sur l'aviation, peut-être même pas assez; le programme STOL en est toujours à ses débuts. Les seules dépenses qui ont été faites ont été des prêts accordés à *Canadair* et à *de Havilland* ces dernières années mais ceci est pratiquement terminé maintenant à moins que nous n'instaurions un nouveau programme.

M. Skoberg: La Commission canadienne des transports joue un rôle très important; cependant elle semble penser, ou tout au moins son président, que les chemins de fer ont fait leur office mais ne seront plus nécessaires dorénavant. Cette idée se reflète dans certaines décisions qui ont été prises, l'approuvez-vous?

M. Jamieson: Tout d'abord, je ne veux pas parler au nom du président de la Commission canadienne des transports; d'autre part, lorsque vous dites que, selon lui, le transport ferroviaire fait partie du passé, vous voulez surtout parler, je suppose, du transport de passagers. Je ne vois pas en

[Texte]

think that the CTC has by any its actions or comments indicated any lack of faith in rail transport for goods and services and that type of thing.

I believe, personally, there is a very real role for rail, both for passengers and freight in the future. I do not believe that role can be fulfilled through the use of conventional equipment and just by simply going on doing what we have been doing in the past. It seems to me—and this is supported internationally I believe by most authorities in the field—that rapid transit using new types of equipment, such as turbo train or some variation of it, and intercity rail transport for passengers are probably the most likely and most fruitful areas for research and development.

I personally, and I say this quite frankly, doubt very much if the conventional type of railway operation for passengers on, let us say, a long-distance basis will increase very much over what it is at the present time, regardless of what is done. On the other hand, there will always be a need, it seems to me, for a certain amount of long-term passenger haulage, but I believe the trend will be towards new types of equipment and new methods of operation.

Mr. Skoberg: I do not think, Mr. Jamieson, that it is my view alone because the President of the CTC has indicated his position in numerous speeches that he has made. But we get right back then to the point about the number of dollars that your Department is allocating to this type of traffic. It does appear from your answer right now that if you are not worried about long-haul rail passenger traffic then there is not the money going into that type of research as is going into other modes of travel at this time.

This is what bothers me. When we look at the United States they have finally come to the conclusion and have set up an authority in this regard of people of all walks of life, whether or not we are looking at this or whether we are going to allow that portion of our transportation system to degenerate to the position where it is no longer available, and then have to start all over again in a few years from now. This is the point that I would like you to clarify. If what you say is going to be the endeavour that the Department makes in this particular area, where do we go from there?

Mr. Jamieson: I think you may have overlooked a word that I used when I was referring to long-haul, when I think I said long-haul conventional. I do not suggest for a moment that we are ignoring the prospects for surface transport over long distances. What I have said and what I repeat is that there is no evidence that is available at least to indicate that there will be a significant or sizable increase in the number of people who, for example, would want to take rail in the conventional way to travel all across Canada.

• 1625

Our research which is sizable is really designed to see if there is some other means through which we can utilize what is in both public and private hands, a very very sizable expenditure already in roadbed. We have rail lines running all over this country and in my judgment, that it is a waste of a very important resource and asset if we do not apply ourselves to seeing how these can be employed. I made reference the other day to our willingness to co-operate on a study to see how rail lines feeding into Toronto can be used to supplement and to complement their rapid transit interurban system.

So that it is in this way that we are moving forward and I would remind you too of course that the railways them-

[Interprétation]

quoi la Commission des transports semble ne plus se fier aux chemins de fer pour le transport du fret.

A mon sens, les chemins de fer ont un rôle important à jouer, aussi bien pour les passagers que pour le fret. Pour cela, il ne suffit pas d'utiliser l'équipement conventionnel ou de continuer à faire ce qui a été fait; au contraire, et ceci est admis dans le monde entier, il faut instaurer des systèmes de transit rapides, par turbo train par exemple, et de transport interurbain par chemin de fer pour les passagers. C'est dans ce domaine qu'il y a le plus matière à recherche.

En toute franchise, je ne pense pas que le transport traditionnel de passagers va beaucoup augmenter sur les longues distances, quoi qu'on fasse. D'autre part, il faudra toujours transporter les passagers mais ce sera avec un matériel nouveau et selon un mode d'exploitation différent.

M. Skoberg: Ce n'est pas mon opinion propre, monsieur Jamieson; le président de la Commission canadienne des transports a lui-même expliqué son attitude dans plusieurs discours. Je reviens à la somme que consacre votre Ministère à ce mode de transport. Vous ne semblez pas vous préoccuper beaucoup du transport des passagers sur de longues distances et vous ne consacrez pas beaucoup d'argent à la recherche dans ce domaine.

C'est ce qui me préoccupe. Les États-Unis sont parvenus à une conclusion et ont pris des mesures dans ce domaine; soit nous les imitons, soit ce mode de transport dégénérera et nous devrons tout recommencer dans quelques années. C'est là-dessus que je voulais insister. Vous dites que le Ministère fait des efforts dans ce domaine, je voudrais en savoir plus.

M. Jamieson: J'ai parlé de transport sur de longues distances, en fait je voulais dire transport traditionnel sur de longues distances. Nous n'ignorons pas les possibilités du transport de surface sur de longues distances; j'ai simplement dit et je le répète que rien n'indique que le nombre de personnes qui choisiront de prendre le train pour voyager à travers le Canada va augmenter.

Nos recherches ont été importantes; elles sont conçues de façon à savoir s'il n'y a pas d'autres moyens pour utiliser les investissements importants qui ont été réalisés

dans ce domaine; nous avons des lignes de chemin de fer qui vont d'un bout à l'autre du pays et, à mon avis, ce serait un gaspillage que de ne pas tenter de savoir comment employer ces ressources. J'ai parlé, l'autre jour, de notre idée de coopérer à une étude pour savoir comment les chemins de fer qui vont dans Toronto peuvent être utilisés pour compléter leur système de transport urbain.

C'est de cette façon que nous avançons et je voudrais vous rappeler que les chemins de fer, eux-mêmes, dépendent beaucoup d'argent dans ce domaine. Je ne crois pas que les recherches, du point de vue technique, sur les chemins de fer, soient nécessaires. Ce qui est nécessaire, c'est quelque chose qui pourrait nous donner une indica-

[Text]

selves are spending considerable on this. I do not believe that research on it from a technical point of view in terms of railroads is what is required. What really is needed is something to try to give us some indication as to what, if anything, can induce people to get back on board trains and to use them in large numbers that would make them at least reasonably profitable or bring them somewhere close to the break-even point.

Mr. Skoberg: Just a last question and then I will go to the bottom of the list again, Mr. Chairman. Under the National Transportation Act, Mr. Jamieson, is there a provision that there should be service to the public?

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Skoberg: In your opinion, did the passing of the National Transportation Act wipe out all previous Acts of Parliament and obligations on the part of the railroad to supply that type of service to the people of Canada?

Mr. Jamieson: I would not want to give you a legal opinion on that because I do not know what other legislation is still standing. My judgment would be that if there is another Act still on the books of Canada that that is law and if there is any conflict between the two, then I would suppose that the earlier Act would still apply. I would have to get a legal opinion on that or perhaps have a more specific question from you before I could answer it clearly.

Mr. Skoberg: Take your suggestion that the more conventional method of rail passenger traffic is probably not being used. It would be interesting to find out just what has been done other than the one CN train that was referred to which I think is a good effort at doing something. What is really being done to encourage people to ride trains? Let us not fool ourselves. There is no effort being made to upgrade any type of service in this area. I do not think that the carriers themselves, unless they have the support of your Department, are going to spend any real money to encourage this use of our ground transportation system.

Mr. Jamieson: I do not think that it is correct to say that nothing has been done. If one thinks back over the last six years to the activities of Canadian National, they did attempt as you know the red, white and blue fare system. They tried various packages of one type and another. They introduced various specialized types of cars. They introduced special and luxury services of one type and another. I examined that program quite thoroughly because I was interested in the observation that is made fairly generally that the railways are attempting to downgrade the service.

It seems to me that on balance I could not have thought of very much more that the CN could have done to recruit people back on to the railways. The program was not, except in some isolated cases, very successful.

Mr. Skoberg: Have you travelled by train very often lately or seen what type of upgrading is being done with the equipment that they now have?

Mr. Jamieson: Yes I have consistently said and I still maintain that as long as the railways are in the passenger business then they must provide an acceptable level of service. I reject the idea that this in itself is going to bring back people to the railways. I have seen no evidence and we have already spent a good deal of money and we have made a good many studies some of which would be enlightening to the Committee. I would be very glad to let you have them with regard to the basis on which people

[Interpretation]

tion de ce qui pourrait encourager les gens à utiliser les trains, quelque chose qui ferait que les trains redeviendraient rentables.

M. Skoberg: Une dernière question et vous inscrirez à nouveau mon nom au bas de la liste, monsieur le président. Dans la Loi nationale sur les transports, monsieur Jamieson, on prévoit un service pour les gens.

M. Jamieson: Oui.

M. Skoberg: A votre avis, l'adoption de la Loi nationale sur les transports, élimine-t-elle toutes les autres lois du Parlement et toutes les obligations de la part des chemins de fer de fournir ces services à la population?

M. Jamieson: Je ne pourrais pas vous donner une opinion juridique à ce sujet parce que je ne sais pas quelles sont les autres lois qui existent. Je dirais que, s'il y a une autre loi, qu'elle serait encore d'application; et que, s'il y a un conflit entre les deux, je dirais que la loi précédente s'appliquerait encore. Mais il faudrait que j'aie une opinion juridique à ce sujet. Ou peut-être que j'aie une question plus précise de votre part.

M. Skoberg: Vous avez dit que les méthodes conventionnelles de transport de passagers, n'étaient pas utilisées. Qu'est-ce qui a vraiment été fait pour encourager les gens à utiliser les trains, en dehors de ce train du CN qui constituait déjà un certain progrès. Ne nous leurrions pas; il n'y a pas d'efforts qui sont faits pour améliorer les services dans notre région. Je ne crois pas que les transporteurs eux-mêmes, à moins qu'ils aient l'appui de votre ministère, vont dépenser de l'argent pour encourager l'utilisation de ce type de moyen de transport.

M. Jamieson: Je ne crois pas qu'il est juste de dire que rien n'a été fait. Si l'on regarde les activités du Canadien National de ces six dernières années, on s'apercevra qu'ils ont essayé, comme vous le savez, les tarifs bleu, blanc et rouge et d'autres systèmes, ils ont introduit des wagons spécialisés, des services spéciaux, de luxe de différents types. J'ai examiné ce programme très attentivement parce que je m'intéressais aux observations qui ont été faites selon lesquelles les chemins de fer essaient de diminuer le service.

Il me semble que le CN a fait tout ce qu'il pouvait faire. Mais le programme, sauf dans certains cas particuliers, n'a pas eu beaucoup de succès.

M. Skoberg: Avez-vous pris le train dernièrement? Avez-vous vu les améliorations apportées au matériel?

M. Jamieson: Oui. J'ai souvent dit et je le répète, que, tant que les chemins de fer transporteront des passagers, ils devront fournir un service acceptable. Cela va ramener les gens aux chemins de fer. Nous avons déjà dépensé beaucoup d'argent et nous avons fait beaucoup d'études sur la façon dont les gens se déplacent. Certains de ces travaux pourraient d'ailleurs intéresser le Comité et je serais heureux de vous les communiquer. Il est certain que plus de 70 p. 100 des déplacements se font maintenant en voiture.

[Texte]

move these days. It is unquestionably true that the automobile now accounts for more than 70 per cent of any people movements. Aircraft and even busses have assumed a new popularity.

I do not believe that it would be fair to say for example that the service provided on an intercity bus or a long-range bus is significantly different or significantly changed from rail. Yet there seems to be that preference in most of the areas where the two operate side by side.

• 1630

So that from all accounts, nothing would make me happier than if somebody could find a formula through which people could be induced to come back on to passenger trains.

Mr. Skoberg: I just wish you would not start with that premise.

Mr. Jamieson: With respect I have not started at that point. I am saying that we have done a good deal of research on it.

The Chairman: Mr. Guay, Lévis.

M. Guay (Lévis): Monsieur le ministre, de toutes vos remarques, que j'ai trouvées très intéressantes, il y en a plusieurs que je voudrais relever. Mais disons que je vais me limiter pour le moment à deux points qui m'intéressent tout particulièrement étant donné que chez nous, nous sommes dotés de chantiers maritimes. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, quand le rapport final sur cette étude de la marine marchande sera présenté à la Chambre ou tout au moins quand sera-t-il déposé entre les mains du ministre? Je crois savoir que nous avions à étudier le prix, le coût et la rentabilité de la marine marchande. Et alors, monsieur le ministre, en étudiant vos prévisions budgétaires, je constate que très peu d'argent est consacré à ce domaine de la recherche et certainement pas à l'édification d'une marine marchande en 1971-1972. J'aimerais connaître votre opinion ou au moins savoir quand nous aurons le rapport final.

Mr. Jamieson: I think your question calls for a general answer. Within the last 18 months, we have directly or indirectly commissioned three separate and related studies. One has to do with current laws as they apply to coastal shipping and whether these ought to be changed. The second study has to do with the whole question of the feasibility of a Canadian flag merchant marine. The third one which is related to these other two is a study on the future of the shipbuilding industry. Each one of these has a relationship to the other. The shipbuilding study was done by the industry itself with funds provided by the government and is now complete. The coastal shipping study is complete and the merchant marine study should be in our hands within two or three months. When we have all three, it will then be possible for us to make some assessments and to invite public comment as to where we should go in this field. The fact that we do not have direct expenditures in our votes for a merchant marine is not a reflection of public policy at all. A few months ago, for example, a subsidy program was agreed to for the shipbuilding industry to provide something up to 17 per cent for vessels built in Canada for foreign trade. Our expenditures in the marine field come in terms of the preparation of harbours, wharves, things of this kind. The issue of whether or not we should have a merchant marine is an extremely complicated one. I noticed yesterday, for example, that the CLC made some references to it and also

[Interprétation]

Les avions et même les autobus sont devenus plus populaires.

Je ne crois pas qu'il serait juste de dire, par exemple, que le service fourni dans les autobus interurbains ou à longue distance est très différent du service des chemins de fer. Cependant, il semble qu'il y a une préférence pour l'autobus dans la plupart des régions où il y a les deux services.

Je serais ravi que quelqu'un trouve le moyen de pousser les gens à utiliser les trains à nouveau.

M. Skoberg: J'aimerais que vous ne commenciez pas par là.

M. Jamieson: Je n'ai pas commencé par là. J'ai dit que nous avons fait beaucoup de recherche à ce sujet.

Le président: M. Guay (Lévis).

Mr. Guay (Lévis): Mr. Minister, among all your remarks, which I found very interesting, there are several points I would like to discuss; I will limit myself to two of these points I am particularly interested in, since we have shipyards in my region. I would like to know, Mr. Minister, when the final report on this study on the Merchant Marine will be submitted to the House or, at least, when it will be made available to the Minister. I believe we had to study the price, the cost and the feasibility of the Merchant Marine. Considering your estimates, I see that not much money is devoted to research in this field and to the establishment of a Merchant Marine in 1971-72. I would like to know your opinion and when we will have the final report.

M. Jamieson: Je vais vous répondre de façon générale. Au cours des dix-huit derniers mois, nous avons directement ou indirectement entrepris trois études différentes. L'une a trait aux lois qui s'appliquent actuellement au cabotage et l'on cherche à savoir s'il faudrait les modifier. La deuxième étude porte sur la rentabilité même d'une marine marchande canadienne. Quant à la troisième, elle se rapporte aux deux autres et traite de l'avenir de la construction maritime. Les trois études sont liées. L'étude sur la construction navale a été faite par l'industrie elle-même, avec des subventions du gouvernement; elle est maintenant terminée. L'étude sur le cabotage est terminée et l'étude sur la marine marchande sera entre nos mains dans deux ou trois mois. Lorsque nous aurons les trois, nous pourrions tirer certaines conclusions et chercher à connaître l'opinion du public. Le fait que nous n'ayons pas de dépenses directes dans nos crédits pour la marine marchande n'indique pas notre politique. Il y a quelques mois, par exemple, on a accepté un programme de subventions pour la construction navale; on fournira jusqu'à 17 p. 100 du coût pour les navires construits au Canada pour le commerce à l'étranger. Dans le domaine de la marine, nous dépensons, l'argent à la préparation des ports, des jetées, etc. Il est très difficile de déterminer si, oui ou non, nous devrions avoir une marine marchande. J'ai remarqué hier que le Congrès canadien du travail a fait allusion à ce problème et a dit que nous devrions avoir une marine

[Text]

advocated that we should have a Canadian merchant marine. I do not disagree with that in principle. We are an exporting country and although that seems to sound like we should be able to carry all of the things that we export, oftentimes, the country concerned insists on carrying the goods in their own ships, for example, grain to Russia and things of this kind. We are the seller and we have to sell it on their basis.

There is also the matter of a basic conflict between coastal parts of the country. For example, in the Atlantic Provinces and to some extent, in British Columbia, it is argued that a Canadian flag merchant marine would result in an increased transportation cost for these areas. All of these things are now being examined. When the material is available, I will certainly be pleased to make it public and to invite the various parties concerned to comment on it.

M. Guay (Lévis): Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): L'an dernier, lors du congrès des caboteurs de la province de Québec, j'étais allé donner une conférence, traitant de la Loi sur le cabotage et nous devions leur donner des nouvelles dans un proche avenir. Vous me dites que vous avez reçu le rapport sur la navigation dans les eaux intérieures. En fait, ce que les caboteurs eux-mêmes demandaient, c'était de limiter la navigation intérieure aux navires canadiens, aux caboteurs canadiens. On sait bel et bien que des navires prennent du fer à Sept-Îles et le transportent jusqu'aux Grands-Lacs ou vice-versa. Ça, c'est une demande. Je ne vous demande pas quel est le rapport, mais pensez-vous que cette chose-là pourrait se réaliser dans un avenir assez rapproché?

Mr. Jamieson: This is the report on coastal shipping to which I referred earlier. As I said, there is a very direct conflict of interest. For example, you can have a merchant marine that is made up of ships that fly a Canadian flag but which are purchased anywhere in the world. That is one formula.

You can have a law which says that only ships built in Canada can form part of the Canadian merchant marine.

There is a third variation on it which has to do with this coastal shipping law where, at the present time, we treat certain foreign countries as if they were Canadian for purposes of coastal shipping. I believe your question directly refers to this part.

We have to measure off the possibilities of increased costs as a result of using Canadian-built ships or Canadian-flag ships in terms of the total impact of that on our economy as opposed to using ships of foreign registry. I can only repeat that the two objectives do not have very much in common. The shipping community generally wants to get their ships wherever they can get them least expensively and they want to operate them least expensively. Therefore there is this argument between the two.

I have heard it said for example that if the cost of transporting ore through the Seaway system or anywhere else for that matter were to increase significantly, this would be very, very bad for the industry and, in fact, might put it in a loss position. This was the argument incidentally that was raised by those who persistently argue that we cannot under any circumstances increase the tolls on the Seaway. Shipping costs are at the peak limit now.

[Interpretation]

marchande. Je ne suis pas contre cette idée, en principe. Nous sommes un pays exportateur et même si cela semble dire que nous devrions pouvoir transporter toutes les choses que nous exportons, souvent le pays qui importe veut transporter les denrées dans ses propres navires; c'est le cas des céréales par la Russie par exemple. Nous sommes le vendeur et nous devons nous plier aux conditions du pays qui achète.

Il y a aussi la question du conflit fondamental entre les régions côtières du pays. Par exemple, dans les provinces atlantiques et, dans une certaine mesure, en Colombie-Britannique, on dit que l'établissement d'une marine marchande canadienne augmenterait les frais de transport dans ces régions. Toutes ces questions sont à l'étude. Lorsque les documents seront disponibles, je serai heureux de les rendre publics et de demander aux différentes parties intéressées de me donner leur opinion.

Mr. Guay (Levis): A supplementary, please Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Levis): Last year, at the Coastal Navigation Convention in the Province of Quebec, I gave a lecture on Coastal Navigation Statutes, and we would inform them shortly. You tell me that you have received the report on inland navigation. In fact, what coastal navigators requested, was the limitation of inland navigation to Canadian vessels, to Canadian coastal navigators. We joyly well know that vessels take iron at Sept-Îles, taking it to Grands Lacs, or vice-versa. This is a request. I am not asking which report it is, but do you think that this could be done into the near future?

M. Jamieson: C'est le rapport sur la navigation côtière auquel j'ai fait allusion précédemment. Comme je l'ai dit, il existe un conflit d'intérêt réel. Par exemple, vous pouvez avoir une flottille marchande composée de navires battant pavillon canadien mais qui sont achetés ailleurs à l'étranger. Voilà une formule.

Un statut peut décréter que seuls les navires construits au Canada peuvent composer une flotte marchande canadienne.

Il y a une troisième formule légale de la navigation côtière. Présentement, nous supposons la nationalité canadienne à des pays étrangers en raison des exigences de la navigation côtière. Je pense que votre question a trait directement à cette partie du statut.

Nous devons considérer l'accroissement des coûts résultants de l'utilisation de navires construits au Canada ou de navires battant pavillon canadien suivant l'ensemble de cette situation sur notre économie, par opposition à la mise au service de navires immatriculés à l'étranger. Je ne puis que répéter que les deux objectifs n'ont pas grand-chose en commun. Le monde de la navigation, en général, cherche à se procurer des navires, là où ils coûteront le moins cher; et à les exploiter au plus bas prix. Il y a donc antagonisme entre les deux.

J'ai entendu dire, par exemple, que si le coût du transport du minerai par la Voie maritime du Saint-Laurent, ou par toute autre voie, devait s'accroître sensiblement, ceci affecterait très gravement l'industrie et, pourrait même la rendre déficitaire. C'est un argument qui a été soulevé, incidemment, par ceux qui prétendent, avec persistance, que nous ne pouvons, en aucune circonstance, augmenter le coût du péage sur la Voie maritime. Les frais de navigation sont déjà à leur limite.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Monsieur le ministre, c'étaient les trois questions que j'avais à poser.

Si vous me permettez, j'aurais un commentaire à faire. Nous nous souvenons que les syndicats ouvriers, tels la NTC, la CLC, ont fait des pressions. Je me souviens qu'au début de mon mandat, une compagnie très importante au pays avait fait construire des navires au Japon; nous n'en avions pas le droit et nous n'en avions pas les moyens. Nous n'avions pas les subventions appropriées pour construire de tels navires. Vous me dites que la troisième partie de l'étude a été complétée. Je suis au courant que nous accordons maintenant une subvention de 17 ou 14 p. 100, selon le tonnage du navire, afin de permettre l'exportation de navires. Je suis convaincu, que cela va aider grandement les chantiers maritimes. Je sais que vous avez élaboré cette politique en collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce. Je pense que si nous faisons un pas en avant chaque jour nous pourrions résoudre, une fois pour toutes, non seulement le problème du transport au Canada, mais aussi celui de nos chantiers maritimes.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I am sure the Minister will expect me to ask a question about the Toronto International Airport. We do appreciate the fact that you are taking a little additional time in making this decision, Mr. Minister. I do not agree with the papers that it has been put off too much. I think it is too important. It is not just for today or tomorrow but for a long time in the future. Of course, I might ask you just how many sites are still in the running. I do not think that would be giving away any information.

Mr. Jamieson: No. If the Chairman and members will permit, I will try to capsule this answer but it will take a certain amount of time to do justice to it.

• 1640

We began with an arc of 50 miles generally north of the lake with Toronto as its centre. Within that area, we first identified some 102 or 103 possibilities. We subsequently narrowed them down through a process of elimination until we came to the present position where we have four separate locations. It could be possible to build a second airport as part of the Toronto airport system on either one of these four. These are not of equal value because they change depending upon what criteria you want to apply.

If you want and are only concerned with maximum convenience to the travelling public, then a particular location is better than the other. If on the other hand, you want to follow the premise that an airport has the capability to be a polarization point for development then another area is obviously better. There are many, many other considerations as well.

As of this moment, Mr. Howe, we have tried very thoroughly to co-operate with the province of Ontario. We have had complete co-operation in that regard. One of the major considerations that we have to take into account is their so-called Toronto-centred region plan. If we were to take an arbitrary decision that was at odds with that plan then of course we would be creating all manner of complications for the Ontario government.

I have kept in consultation with the former government of Ontario and now have prepared a communication for the new premier of Ontario inviting him to engage in further discussions with us. When we make the decision, it

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Minister, these are the three questions I wanted to ask.

If you will allow me, I would like to make a comment. We all remember the pressures from the trade unions, mainly the NTC and the CLC. I remember that at the beginning of my mandate, a company, a very important company in this country had ships built in Japan; we did not have the right and we did not have the means. We had no subsidies to build this type of vessels. You tell me that the third part of the study has been completed. I am aware that we now give subsidies of 17 or 14 per cent according to the vessel tonnage, in order to allow exportation of vessels. I am convinced that this will be of great help to shipyards. I know that you have developed this policy in co-operation with the Department of Trade and Commerce. I feel that if we go step by step and day by day, we can resolve once since for all not only the problem of transportation in Canada but also that playing the naval yards.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, je suis bien sûr que le ministre s'attend à ce que je pose une question au sujet de l'Aéroport international de Toronto. Nous vous sommes reconnaissants, monsieur le ministre, de prendre votre temps avant de faire cette décision. Je ne crois pas, comme les journaux, que la question a été trop longtemps remise. La question est trop importante. Ceci n'est pas pour aujourd'hui ou demain, mais pour l'avenir. Je pourrais cependant vous demander combien d'emplacements sont considérés présentement. Je ne crois pas que ce serait trahir des renseignements confidentiels.

M. Jamieson: Non. Si le président et les membres du comité me le permettent, je vais essayer de vous donner une micro-réponse mais cela prendra un certain temps si je veux qu'elle soit parfaite.

Nous sommes partis d'un arc de cercle de 50 milles ayant Toronto en son centre. Procédant en général au nord du lac, nous avons d'abord identifié dans ce territoire quelque 102 ou 103 possibilités. Puis nous avons rapetissé l'angle par élimination jusqu'à ce que nous en arrivions à l'emplacement des quatre points que nous étudions présentement. On pourrait construire un second aéroport intégré au système de l'aérodrome de Toronto sur l'un et l'autre de ces quatre emplacements. Ils ne présentent pas les mêmes avantages, car ils acquièrent ou perdent de la valeur suivant les critères sur lesquels vous vous fondez.

Si vous n'êtes intéressés qu'au trafic voyageur, tel emplacement s'avère plus profitable que l'autre. Si, d'autre part, vous vous fondez sur le principe qu'un aéroport a un pouvoir de polarisation du développement futur, un autre emplacement sera plus avantageux. Il y a beaucoup d'autres points à considérer.

Jusqu'à présent, monsieur Howe, nous nous sommes efforcés de collaborer étroitement avec la province d'Ontario qui, à son tour, nous a donné son entière collaboration. Une des principales choses dont nous devons tenir compte est le noyau du centre torontois qui fait partie d'un plan. Si nous devions prendre une décision arbitraire, en contradiction avec ce plan, nous susciterions toutes sortes d'embarras pour le gouvernement ontarien.

Je n'ai cessé de consulter les autorités de l'ancien gouvernement d'Ontario et j'ai préparé une communication pour le nouveau premier ministre de l'Ontario, l'invitant à

[Text]

will be one to the maximum extent possible that will have taken into account the interests and the responsibilities that will be on the province of Ontario depending upon the site that is chosen. Similarly, we have to think about the municipalities involved. Therefore we are trying to find a means through which we can achieve all of these things. We have a specific proposal to put forward now to the province of Ontario and I would hope that we will have a chance to discuss that as soon as Mr. Davis and his colleagues are ready.

Mr. Howe: I appreciate that Mr. Minister. Rapid transit is going to be very important for new airports whether or not it is by aircraft. I agree with you and I agree with the fact that conventional railway passenger service is not the answer for the future. I think we have got to get something new and different. I presume that you have some plans with regard to rapid transit on the new Quebec airport.

Mr. Jamieson: We have three or four alternatives being examined. One of the difficulties with a rapid transit system in the futuristic sense that we are talking about is that Canada at the moment is neither fish nor fowl. We have no metropolitan area that is sufficiently big enough to accommodate a fully modernized rapid transit system such as they have in Tokyo and in some of these very densely populated areas.

We have been looking at the Arrow train as one possibility. We have been looking at upgrading existing trackage so that it can carry higher speed trains of a modern turbo type. We have been looking at the possibility of building highways with a median built into them from the beginning so that when a rapid transit system becomes necessary, we will have made provisions for the space for that type of system. All of these are now being explored with regard to Montreal second airport, we call it, Ste. Scholastique, and we will consider the same kinds of things in so far as Toronto is concerned.

• 1645

Mr. Howe: I understand that there is a monorail project down around Niagara Falls for a tourist attraction. I do not know if you have heard of it. A private bill went through the Province of Ontario legislature not so long ago. Do you think that will serve as an experiment that you can look at to see if it is practical for other areas in Canada?

Mr. Jamieson: Generally speaking, a monorail is not our number one choice. There are some new techniques and developments now under way which may increase its desirability but fundamentally when you think that the total traffic to the second Montreal airport in the early years will range somewhere between 3 and 5 million people per year. This does not give you enough daily movement of passengers to really put in a sort of rapid transit system of the most modern type. What you have to do is to try to utilize to the best of your ability the known technology. This comes right back to Mr. Skoberg's point about the railway roadbed. The tracks are there. We think that it is quite acceptable and probably the best approach to use that in the first instance along with a road system. However, when you are building roads from now on, you have got to allow room in the road right of way for a rapid transit system when the time comes.

[Interpretation]

reprendre les pourparlers avec nous. Quand nous prendrons une décision, elle sera aussi absolue que possible compte tenu des intérêts et des responsabilités assumées par la province d'Ontario, d'après l'emplacement qui sera choisi. Nous devons également tenir compte des municipalités en cause. Nous cherchons donc le moyen de concilier tous ces aspects du problème. Nous avons une proposition très précise à faire maintenant à la province de l'Ontario, et j'oserais espérer que nous aurons l'occasion d'en discuter très prochainement avec M. Davis et ses collègues.

M. Howe: Ceci m'intéresse fort, monsieur le ministre. Le transport rapide sera de toute première importance dans les nouveaux aéroports, que ce soit par avion ou autrement. Je suis d'accord avec vous et je reconnais le fait que le service traditionnel du transport voyageur en chemin de fer ne répond pas aux exigences de l'avenir. Je pense que nous avons besoin d'un système nouveau et différent. Je présume que vous avez des plans en vue concernant le transport rapide dans le nouvel aéroport de Québec.

M. Jamieson: Nous examinons trois ou quatre moyens différents de transport. Une des difficultés pour ce qui est du système de transport rapide c'est que nous faisons des rêves d'avenir au Canada présentement entre le réel et l'irréel. Nous n'avons pas de région métropolitaine assez vaste pour comprendre un système de transport rapide entièrement moderne tel qu'à Tokyo et dans certaines autres régions très peuplées.

Nous avons envisagé la possibilité d'utiliser le train Arrow. Nous avons pensé améliorer les voies déjà aménagées en vue du transport des trains beaucoup plus rapides du type moderne turbo. Nous avons songé à construire des grandes routes avec voie centrale dès la construction, afin que lorsque le système de transport rapide s'imposera, nous puissions prévoir l'espace nécessaire à ce genre de système. Tous ces moyens sont actuellement explorés pour le deuxième aéroport de Montréal que nous appelons Ste-Scholastique, et nous ferons les mêmes études concernant Toronto.

M. Howe: Je crois comprendre qu'on projette l'installation d'un monorail à Niagara Falls comme attraction touristique. Je ne sais si vous en avez entendu parler. La Législature de l'Ontario a été saisie d'un bill privé il n'y a pas bien longtemps. Croyez-vous qu'il s'agisse là d'une expérience que vous pourriez étudier en vue de déterminer si elle serait pratique dans d'autres régions du Canada?

M. Jamieson: De façon générale, le monorail n'est pas notre premier choix. Il y a de nouvelles techniques en évolution qui pourraient en accroître les avantages, mais, fondamentalement, quand on songe que l'ensemble du trafic au second aéroport de Montréal durant les premières années s'établira entre 3 et 5 millions de personnes par année, ceci ne laisse pas assez de latitude pour le mouvement des voyageurs et exige l'installation d'un système de transport rapide des plus modernes. Le mieux est de chercher à utiliser aussi bien que possible les moyens technologiques à notre disposition, et nous en revenons au point soulevé par M. Skoberg relativement aux voies ferrées. Les rails sont installées. Nous pensons qu'il est très acceptable et que c'est probablement la meilleure façon de procéder que de les utiliser d'abord ainsi que le système routier. Toutefois, à partir d'à présent, lorsqu'on construira des routes, il faudra prévoir, nous devons réserver une voie de parcours pour un système de transport rapide quand il prendra naissance.

[Texte]

Mr. Howe: It is rather interesting, Mr. Minister, to note that oil is going to be shipped by unit trains from Montreal to Douglas Point. There will be 65 units each day and it can be cheaper than by water.

Mr. Jamieson: This is correct.

Mr. Howe: We have got branch lines of railway running all over this country sometimes side by side with provincial highways that are used to their maximum but these railway lines are only used 5 and 10 per cent of the time. Why can we not get rail buses or put flange wheels on trucks and utilize those things and relieve the pressure on our highways?

As I say, we have got to get away from the conventional and start utilizing our present resources. Why did the Canadian Transport Commission not consider this before they cut off all those passenger trains. When they took them off they moved the people away from the rails. If they had waited a little while, until we got some new innovated type of transport, the people would have gone on those rails and it would have augmented what was there and I think it would have been practical. They wiped all those trains north and west of Guelph and Stratford and the people are still crying about it. I hope that you will go forward with this idea of utilizing those branch lines probably envisaging buses running on them, as I maintain, to relieve the pressure on our provincial highways. Is there any thinking on this in the Department?

Mr. Jamieson: Yes, sir. However, I come back again to what was clearly the definitive question asked originally by Mr. Skoberg—the whole question of the motivation of people. Time after time, I have had delegations of one type and another, some I believe from your own constituency. They have generally come to talk in terms of better utilization of rail but you find in questioning them that they have all used some other means of getting here other than rail.

Mr. Howe: That is an old chestnut.

Mr. Jamieson: It is nevertheless true.

Mr. Howe: You put on a sophisticated and a very expensive outfit between Toronto and Montreal. It is new and bright and shiny. Why could they not do this in a smaller community. They do not have to have a great big long thing. Why do they not get smaller units.

Mr. Jamieson: If you let me answer the question, I will do my best to do just that. For any one of these units to function even close to the break-even point, you have to have a certain basic volume of traffic. Now the automobile is clearly and unquestionably the preferred mode of transport by everybody concerned. It may be the oldest chestnut in the world with regard to what other people do but the fact of the matter is those are the statistics and they are undeniable and the evidence is there.

• 1650

We have done some most interesting motivational study work on why people use automobiles. Why do they use them to go to airports? There has been a wealth of this sort of thing taken up. Generally speaking it is because people say that it is more convenient to them, that they can leave when they feel like it, that people want to come out and meet their relatives or husbands when they arrive back and take them to their home and so on. It really is a question of whether or not a means can be found in

[Interprétation]

M. Howe: Cela est fort intéressant, monsieur le Ministre, de noter que le pétrole qui doit être expédié par train de Montréal à Douglas Point. 65 unités feront le parcours chaque jour et cela coûtera moins cher que l'eau.

M. Jamieson: C'est exact.

M. Howe: Nous avons des embranchements de lignes de chemins de fer ramifiant tout ce territoire. Ils sont parfois parallèles aux routes provinciales utilisées à pleine capacité; mais, ces lignes de chemins de fer ne sont utilisées que de 5 à 10 p. 100 du temps. Pourquoi pas des autobus ferroviaires ou des patins sur les camions et s'en servir afin de soulager le fardeau des routes?

Comme je le dis, nous devons nous défaire des méthodes traditionnelles et commencer à exploiter de nouvelles ressources. Pourquoi la Commission canadienne des transports n'a-t-elle pas songé à ceci avant de couper le service des wagons voyageurs? En coupant le service des trains pour le transport des voyageurs, ils ont éloigné les gens du chemin de fer. S'ils avaient attendu un peu que nous ayons des nouveaux moyens de transport, les gens se seraient habitués à ce nouveau transport ferroviaire et l'auraient augmenté, et je suis persuadé que cela eut été pratique. Tous les trains ont été supprimés au nord et à l'ouest de Guelph et de Stratford et les gens se lamentent encore à ce propos. J'espère que nous allons réaliser cette idée de l'emploi des embranchements et probablement considérer l'usage de ceux qui voyagent sur ces voies, car je maintiens qu'il est nécessaire de soulager la pression sur nos routes provinciales. Le ministère a-t-il des idées à ce sujet?

M. Jamieson: Oui, monsieur. Toutefois, je reviens à ce qui a été clairement exposé dans la question originale de M. Skoberg, la question de motivation des gens. Nous avons nombre de fois reçu des délégations d'un genre ou d'un autre, les unes venant peut-être de votre propre circonscription. Ces personnes étaient en général préoccupées de l'utilisation améliorée de la voie ferrée, mais nous constatons en les questionnant qu'elles ont employé un autre moyen de transport pour se présenter chez nous.

M. Howe: Ça c'est une vieille barbe!

M. Jamieson: Ça n'en est pas moins vrai.

M. Howe: Vous avez fait des aménagements de grand luxe entre Toronto et Montréal. Ce nouveau système brille d'un grand éclat. Pourquoi cela ne peut-il se faire dans une plus petite région? Une petite collectivité n'a pas besoin de grandes installations; elle se contenterait de petites unités.

M. Jamieson: Si vous me permettez de répondre à la question, je ferai de mon mieux pour précisément y répondre. Pour que ces unités fonctionnent même près du point mort, nous avons besoin d'un certain volume minimum de trafic. Il est indiscutable que l'automobile est le moyen de transport préféré de tous. Cela peut bien être une vieille barbe quand on songe à ce que les autres font, mais le fait demeure et les statistiques en font foi et cela constitue une preuve indéniable.

Nous avons fait une étude fort intéressante sur la motivation des gens qui utilisent les automobiles. Pourquoi voyagent-ils en automobile pour se rendre aux aéroports? Une foule de données de ce genre ont été recueillies. Parlant de façon générale, c'est parce que les gens trouvent ce moyen de transport plus commode, qu'ils peuvent en sortir quand ils veulent, qu'ils aiment venir à la rencontre de leurs parents, amis et les ramener à la maison. La question est vraiment de savoir si un moyen de transport à la

[Text]

surface transport to get people in a sense off the automobile. So far, as I have said, no really effective means have been found.

Mr. Howe: Of course, you may have to work in conjunction with the provinces as they are doing with the commuter service realizing that subsidizing the commuter is cheaper than having to maintain extra highways.

Mr. Jamieson: I agree.

Mr. Howe: This may be the solution. Is there any country in the world, even in Japan, do their sophisticated trains pay?

Mr. Jamieson: No. In point of fact a good deal has been made of the special trains in Japan but some of the more recent studies on these have not been as positive as some of the earlier observations on them were. It was not a question of paying, it is just a question of the efficiency of them. Anybody who has been to Japan knows that it has not in any sense lessened the traffic snarls and the general congestion or the pollution. In fact, as you know, Tokyo is probably the most polluted city in the world or one of the most polluted, so that as they have more and more operating experience with these modes of transport they are not as enthusiastic about them as they were originally.

Of course, I have to point out finally in this regard that there is an enormous pool of people on which to draw. The same thing applies in Central Europe. Let us say, between Brussels and Paris, I think there are 110 million people, 60 miles in from Rotterdam, so that you have a completely different situation and I do not think that the European experience is on all fours with ours in Canada. Furthermore, they also have, of course, far less personal car ownership still in Europe, or anywhere else, than we have in North America.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, you have mentioned two or three studies that are going on, one particularly done on coastal shipping, and the other one on the merchant shipping, and the shipbuilding industry. My concern right now is that some of these ships that are applying the trade particularly on the coastal and inland waters are escaping or interfering with our Canadian operation and using the registry of their various ships. They are still operating here and their offshore registry is allowing them to apply their business in our country but yet they are not participating or in some cases, I think, interfering or postponing the decisions that we should be making as a government.

In the studies that are coming about, and I do not want to find out what is in them, but I would like to find out if you have given consideration to some law or some process that could eliminate this abuse that has been going on?

Mr. Jamieson: Yes. Actually I would need to know a bit more specifically because there are certain laws now which restrict the use of foreign vessels in Canadian waters. However, there has been this practice of offshore chartering, offshore registration and various things of this kind. Even some of our biggest Canadian companies actually operate under flags of convenience, and are registered in the Bahamas and Bermuda and places of this kind. This, I can only say to you in answer, Mr. Trudel, is the same thing that I mentioned earlier. When we get all of this

[Interpretation]

surface peut être découvert qui incite les gens à laisser l'automobile. Jusqu'à présent, comme je l'ai dit, aucun moyen efficace n'a été trouvé.

M. Howe: Naturellement, il est possible que vous deviez travailler de concert avec les provinces, car cela concerne le service du consommateur, sans oublier que cela coûte moins cher de subventionner le voyageur interurbain que d'avoir à entretenir de nouvelles routes.

M. Jamieson: D'accord.

M. Howe: Ceci serait peut-être la solution. Y a-t-il un pays au monde, même le Japon, où les trains de luxe sont rentables?

M. Jamieson: Non. A vrai dire, on a beaucoup parlé des trains spéciaux du Japon; mais certaines des études récentes à ce sujet n'ont pas été aussi positives que certaines observations antérieures. Ce n'est pas une question de rentabilité, ce n'est qu'une question d'efficacité. Tous et chacun savent qu'au Japon cela n'a d'aucune façon réduit les embouteillages et la congestion générale non plus que la pollution. Quoiqu'il en soit, Tokyo est probablement la ville la plus polluée au monde ou l'une des plus polluées, si bien qu'elle peut se vanter d'avoir plus d'expérience dans cette exploitation sur les modes de transport et que son enthousiasme du début a beaucoup baissé.

Je dois cependant signaler, à ce propos, qu'on peut puiser dans une grande masse de peuple. La même chose est vraie du centre de l'Europe. Ainsi, de Bruxelles à Paris, je pense qu'il y a quelque 110 millions de personnes, à une distance de 60 milles de Rotterdam, et la situation est donc entièrement différente et je ne suis pas convaincu que l'Europe soit au pair avec nous. En outre, il n'y a pas en Europe autant de personnes ayant des automobiles qu'en quelque endroit que ce soit en Amérique du Nord.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, vous avez mentionné deux ou trois études qui se font présentement, une en particulier sur la navigation côtière et l'autre sur la navigation marchande et la construction navale. Mon souci présentement est que certains de ces navires qui font le cabotage sur le littoral ou naviguent dans les eaux intérieures échappent ou nuisent à notre opération canadienne tout en retenant leur immatriculation. Ces navires se servent encore de leur enregistrement maritime qui leur permet de naviguer au Canada; mais, malgré tout, ils sont sans participation et, dans certains cas, me semble-t-il, ils nuisent ou retardent les décisions que le gouvernement doit prendre.

Dans les études qui se font présentement; et je ne veux pas savoir ce qu'elles sont, mais j'aimerais savoir si vous avez songé à quelque loi ou procédure de nature à éliminer cet abus qui se produit?

M. Jamieson: Oui. J'aurais besoin d'être renseigné de façon plus précise, car il y a certaines lois existantes qui interdisent l'exploitation de navires étrangers dans les eaux canadiennes. Toutefois, des navires armés pour la haute mer, dont l'enregistrement est celui de la navigation maritime et autre cas du genre sont observés. Une de nos sociétés canadiennes les plus importantes exploitent en réalité avec des pavillons de plaisance des navires immatriculés aux Bahamas ou aux Bermudes et autres endroits. Ceci, et c'est la seule réponse que je puisse vous donner,

[Texte]

data together we will be in a position to try to evolve some form of policy.

However, to illustrate what is involved in terms of higher costs, we made a decision last year that we would only use Canadian flag ships for the Arctic resupply and the result of that was an increasing cost of several hundred thousand dollars, so that there is a price that one pays and it becomes a matter, as I said a moment ago, of trade-offs between less expensive transportation in some instances or giving maximum encouragement both to Canadian shipbuilding and also, of course, to Canadian crews. That is to the seamen's unions and so on. This is really where the basic conflict lies and there is no easy resolution of it.

Mr. Trudel: Keeping in mind, Mr. Chairman and Mr. Minister, the cost factor, some of the companies that are now using water transportation and coming inland into this country are complaining of the fact that they have to pay for several pilots over a period of miles coming inland from say St. John's or Halifax if they are coming right inland to Montreal. Are we in a position to alleviate some of these charges in the structure that we are now studying?

• 1655

Mr. Jamieson: I would hope so, although I must confess that I would only be prepared to eliminate or alleviate them if it was not at the public expense. I have never accepted or subscribed to the idea that we, as a country, have any obligation to pay the cost of pilots any more than we have to pay the cost of a captain of a foreign ship coming into our waters. Our responsibility basically is one of safety and we have pilotage regulations in order to ensure that ships ply our waters in safety.

In the last analysis, what I would like to have is the least complex arrangement involving the government and the shipping community and the pilots that it is possible to devise. We do have some modifications—quite significant ones in fact—which we will put forward before June when the current Pilotage Act expires, and talks are now going on with the pilots and with the shipping community. Basically, I see it as one more service or one more requirement that a ship needs and I repeat that, personally, I have never been able to rationalize why it should be done at a cost at the present time of several million dollars a year in public funds.

Mr. Trudel: Along the same line, Mr. Chairman, last week, when they opened the session in Quebec, there was a private bill put on the order paper as to whether we could possibly—I am talking now about the Quebec government—charge a licence on a mileage basis for the ships operating in the St. Lawrence River. I was wondering if there has been any consultation with the Minister of Transport at the federal level?

Mr. Jamieson: Not to my knowledge, and I would be very much surprised...

Mr. Trudel: The Quebec legislature, I believe, also has been seized with or has made a proposition signifying that they want to take over the ferry service between the North and the South Shores. I was wondering if you have been involved in any negotiations that are taking or are supposed to take place?

[Interprétation]

monsieur Trudel, correspond à ce que je vous disais précédemment. Quand nous aurons recueilli toutes ces données, nous serons en mesure d'élaborer quelque forme de politique.

Toutefois, en vue d'illustrer ce que cela suppose comme coût accru, nous avons décidé l'année dernière que nous n'utiliserions que des navires battant pavillon canadien pour réapprovisionner l'Arctique et nous avons, de ce fait augmenté le coût de plusieurs centaines de milliers de dollars; il faut donc en payer le coût et, comme je le disais il y a un moment, cela devient question de choix entre moyens de transport plus ou moins coûteux et, dans certaines circonstances, d'encourager le plus possible tant l'industrie navale canadienne que les équipages canadiens. Cela ressort des unions de marins et ainsi de suite. C'est là où se situe le conflit et il n'y a aucun moyen facile de le résoudre.

M. Trudel: Monsieur le président, songeant au facteur coût, certaines sociétés qui font actuellement du transport par eau et s'introduisent à l'intérieur du pays se plaignent d'avoir à rémunérer plusieurs pilotes sur un parcours de quelques milles à l'intérieur, de St-Jean ou d'Halifax, alors qu'ils se rendent directement à Montréal. Y a-t-il un moyen de diminuer ces charges dans le cadre de la structure qui est actuellement à l'examen?

M. Jamieson: Je l'espère, bien que je ne sois disposé à éliminer ou à diminuer ces charges qu'à la condition que cela n'entraîne pas des frais supplémentaires pour le contribuable. En effet, je ne suis pas d'avis que nous ayons l'obligation en tant que pays, de prendre à notre charge les frais de pilotage pas plus qu'il ne nous incombe de payer les capitaines des bateaux étrangers qui arrivent dans nos eaux territoriales. Nous nous occupons essentiellement de la sécurité et nous avons dès lors établi des règlements en ce qui concerne le pilotage, en vue d'assurer la sécurité des bateaux naviguant dans nos eaux territoriales.

Mais je suis en faveur de la mise au point d'un système aussi simple que possible qui grouperait le gouvernement, les transports maritimes et les pilotes. Nous avons déjà préparé des modifications importantes que nous présenterons avant le mois de juin, lorsque la loi actuelle sur le pilotage aura expiré. Par ailleurs, des discussions ont lieu à l'heure actuelle entre les pilotes et les sociétés de transport maritime. Le pilotage est en effet un service indispensable pour les bateaux, mais personnellement je ne vois pas la raison pour laquelle ce service devrait coûter plusieurs millions de dollars par an au trésor.

M. Trudel: Toujours au sujet de la même question, monsieur le président, lors de l'ouverture de la séance à Québec la semaine dernière, un projet de loi d'intérêt privé a été déposé au terme duquel une redevance serait exigée des bateaux empruntant le Saint-Laurent, suivant le nombre de milles qu'ils auraient navigué. J'aimerais savoir si des consultations ont eu lieu avec le ministre des Transports à l'échelon fédéral?

M. Jamieson: Pas que je sache, et je serais fort surpris...

M. Trudel: Je crois savoir que le Parlement de la province de Québec a manifesté son intention de prendre en charge le service de transport reliant la rive nord à la rive sud. Pourriez-vous nous dire si vous avez participé à ce type de négociations?

[Text]

Mr. Jamieson: Yes, I have been very much involved and so has the Canadian Transport Commission. It is true that they are prepared to take over the service, but it is no gratuitous gesture on their part.

Mr. Trudel: No.

Mr. Jamieson: At the moment, we are in the process of seeing if we can work out some kind of arrangement with them. At the present time, we subsidize these services to the extent of perhaps \$150,000 a year—I am not exactly sure in terms of the north-south run but somewhere in that neighbourhood—and it has been suggested that they might take those over eventually. The quid pro quo is what we are now discussing and, without going into details, it also involves the ferry service to the Magdalen Islands.

Mr. Trudel: Yes, I am aware of that.

Mr. Jamieson: We hope to have a solution to this in the very near future and I have told the people from the Magdalen Islands that we will meet our commitment to give them a ferry service this year.

Mr. Trudel: In your original statement, Mr. Minister, you mentioned the Boeing 747 and touched briefly on this, I believe, regarding the motors. Do you feel, at this time, that we will be deprived of delivery, or will delivery of the aircraft that we now have on order be delayed in the time schedule that has been set forth?

• 1700

Mr. Jamieson: I do not think there is the slightest doubt that there will be a minimum of a year's delay on the original schedule on the so-called L1011 airbuses—that is the Lockheed airbuses. Even if it is possible for Rolls-Royce and Lockheed, and the British and American governments, for all of them, to achieve unanimity in an approach to this, sufficient time has been lost now that it cannot be made up. There is no opportunity, in my judgment, for us to obtain the airbus in Canada for a year beyond the original delivery time, which was 1972 in the first instance.

I, personally, do not feel that this is going to be too much of an impediment to us because everybody else will be in exactly the same boat. By and large, aircraft acquisitions of this kind are generally undertaken in a competitive milieu and, if nobody is flying them, then the chances are that nobody will suffer in the short run.

I have talked to Air Canada. They are taking delivery of three Boeing 747 aircraft this year. They also anticipate the purchase of an additional three DC 9's, as I recall, and these additions to the fleet plus what they have now will, I think, take them over the likely delay quite successfully. This sets aside completely the question as to whether the L1011 is going to fly.

Mr. Trudel: I do not know how much time I have left, Mr. Chairman. Have I time for another question?

The Chairman: Yes. Another one, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Are we now, Mr. Minister, in a position to be able to finalize the form of rapid transit that will be used to and from the international airport in Montreal?

Mr. Jamieson: No, not exactly. My answer again, in part, has to be the one I gave a few moments ago to Mr. Howe. We are examining a number of alternatives. There are quite a number of decisions that have yet to be made and here, once again, they involve this thing that I referred to as people motivation.

For example, we are examining the possibility of a downtown check-in terminal. If this turns out to be a

[Interpretation]

M. Jamieson: J'y ai en effet participé de même que la Commission canadienne du transport. Le gouvernement du Québec désire en effet assurer ce service, mais il ne s'agira pas d'un service gratuit.

M. Trudel: Non.

M. Jamieson: Nous examinons actuellement si nous pouvons arriver à un accord avec la province. Ces services sont actuellement subventionnés à raison de \$150,000 par an, ce sont là des chiffres approximatifs, et il se pourrait que la province prenne ce montant à sa charge. C'est donc cette question qui est actuellement à l'étude ainsi que le service de ferry jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine.

M. Trudel: Je suis au courant de cette affaire.

M. Jamieson: Nous espérons résoudre cette question dans un proche avenir, aussi ai-je assuré les habitants des Îles-de-la-Madeleine que nous respecterons nos engagements et qu'ils auront un service de ferry cette année encore.

M. Trudel: Dans votre déclaration, monsieur le ministre, vous avez parlé du Boeing 747 et abordé la question des moteurs. Croyez-vous qu'il y ait un retard de livraison pour les avions qui ont été commandés, par rapport aux délais initialement prévus?

M. Jamieson: Il y aura sans aucun doute un retard d'un an au moins par rapport au délai initialement prévu pour les aérobuses L1011, c'est-à-dire les aérobuses Lockheed. Même si les sociétés Rolls-Royce et Lockheed ainsi que les gouvernements britannique et américain parvenaient à un accord, trop de temps a déjà été perdu pour pouvoir le rattraper. J'estime dès lors que nous ne pourrions obtenir l'aérobuse avec moins d'une année de retard sur les délais initialement prévus, c'est-à-dire en 1972.

Mais je ne pense pas que cela présente un problème grave étant donné que tous se trouveront dans la même situation. En effet, les achats d'avions de ce type sont une affaire de concurrence, et si aucun pays ne les utilise, il n'y aura de perte pour personne.

Air Canada m'a fait savoir qu'ils prendraient livraison de trois Boeing 747 cette année encore. Par ailleurs, ils comptent aussi acheter trois nouveaux DC9 ce qui, en plus des avions dont ils disposent déjà à l'heure actuelle, leur permettra de faire face à ce retard. Dès lors, la question de savoir si le L1011 volera ou non ne se pose plus.

M. Trudel: Monsieur le président puis-je poser encore une question?

Le président: Oui monsieur Trudel, encore une question.

M. Trudel: Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si le problème du transport rapide entre l'aéroport international de Montréal et la ville sera bientôt réglé?

M. Jamieson: Non je ne le crois pas. Comme je l'ai déjà dit à M. Howe, plusieurs possibilités sont à l'étude en ce moment. Un nombre fort important de décisions doivent en effet être prises qui comportent toutes un facteur de motivation.

Ainsi la possibilité de construire un terminus au centre de la ville est en ce moment à l'étude. S'il se montre qu'il sera possible dans la pratique de faire viser les tickets

[Texte]

practical proposition, where instead of checking in at the airport you can check in at a downtown location, then there are rail lines which, with comparatively minor modifications, could be used for special train services that would go through Dorval and continue on to Ste Scholastique.

That would be one section of the traffic. There is also the interlining traffic: that is, people who come in at one of those airports and have to go out from the other one. We have to resolve the question of how that is to be done.

I think I can say, in a general way, that, at Ste Scholastique in the first phase—the first five years from 1975 to 1980—the major dependence is probably going to be on an upgraded highway system to which, as you may know, we have given a considerable contribution already, plus some form of conventional rail in the sense of using the regular roadbed.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock?

Mr. Rock: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Jamieson, on this same subject of the rapid transit system between Ste Scholastique and Montreal and the Dorval airport, Mr. Howe mentioned the monorail system; but you have mentioned that you would prefer to remain with the system that we now have: the surface trains.

I want to bring to your attention, Mr. Jamieson, the fact that when you have this surface track and are also building a highway or highways to and from Ste Scholastique, you will have to provide many, many overpasses or underpasses along that highway which will cost millions of dollars. If you take the cost of the roadbed that you have to build and also the cost of these overpasses or underpasses, you may find that you might be able to build a monorail system at less cost than what this is going to cost you, in the long run.

I say this very sincerely for the reason that we had an experience in the past in the city of Lachine, quite a few years back, when the CNR wanted to build their hump yard. They were going to use a trackage that was going through the centre of the city. We would have had to have seven overpasses or underpasses on the streets that crossed the railway system plus where the line was going to go through another five.

This was a railway mistake which the city of Lachine had to fight. We had to come here to the Minister of Transport and prove our case, and at the end, the whole thing cost a million and a half dollars where they took those tracks out of the centre of the city and used another area to put their tracks. It is just that overpasses and underpasses have to be taken into consideration in the total concept of the railway bed and the upgrading of highway systems in the area. And if you only listen to the expertise of the railway system, you will find they are definitely anti any other system except their own. If this is the expertise your officers are listening to I think they had better start going over some of the other horizons. I, too, in the past was not too much for monorail or anything that was elevated, but I have changed my mind quite a bit after the experiences I have had in that connection.

Mr. Jamieson: I presume that you want a response.

[Interprétation]

d'avion en ville plutôt qu'à l'aéroport, certains trains spéciaux pourraient aller à Ste-Scholastique en passant par Dorval.

Voilà un aspect du problème. Par ailleurs, il y a aussi les personnes qui doivent aller d'un aéroport à l'autre, ce qui pose encore un problème à résoudre.

Je pense qu'en ce qui concerne le transport vers l'aéroport de Ste-Scholastique, au cours des premières cinq années allant de 1975 à 1980, on utilisera surtout des autoroutes améliorées en plus de trains spéciaux utilisant le réseau normal.

M. Trudel: Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock désirez-vous dire quelque chose?

M. Rock: Oui monsieur le président.

Toujours au sujet du système de transport rapide entre Montréal et les aéroports de Ste-Scholastique et de Dorval, M. Howe a mentionné le système de monorail. Vous avez dit toutefois que vous préféreriez vous en tenir au chemin de fer de type classique.

Or permettez-moi de vous faire remarquer que si l'on maintient la ligne de chemin de fer classique et que l'on construit parallèlement une ou plusieurs autoroutes jusqu'à Ste-Scholastique, il faudra construire de nombreux ponts et tunnels qui coûteront des millions de dollars. Or si l'on ajoute aux frais de construction de l'infrastructure des routes ceux des tunnels et des ponts, il se montre que la construction d'un monorail reviendrait moins cher à longue échéance.

Je parle ici en connaissance de cause, car nous avons eu une expérience analogue par le passé lorsque dans la ville de Lachine, le Canadien National avait voulu construire une cour de triage. A cette fin, ils voulaient utiliser des voies qui passaient par le centre de la ville. Cela aurait exigé sept ponts ou tunnels dans les rues traversant les voies de chemin de fer plus cinq tunnels pour l'extension de la voie.

La ville de Lachine a dû lutter contre ce plan des chemins de fer. Nous avons été obligés de présenter notre cas devant le ministre des Transports et finalement on a dépensé un million et demi de dollars pour enlever les rails du centre de la ville et les transporter ailleurs. Lorsqu'on parle de chemin de fer, il faut donc tenir compte des ponts et tunnels ainsi que de l'amélioration de l'ensemble du système ferroviaire. Or les experts du chemin de fer sont opposés à tout système autre que le leur. Donc si vos fonctionnaires se contentent pour l'instant d'écouter les experts des chemins de fer, il serait bon qu'ils entendent aussi d'autres points de vue. Il fut un temps où moi non plus je n'étais pas en faveur d'un monorail, mais j'ai changé d'avis à la suite des expériences que j'ai eues dans ce domaine.

M. Jamieson: J'imagine que vous aimeriez avoir une réponse.

[Text]

Mr. Rock: Yes, definitely.

Mr. Jamieson: In the first place, your premise assumes that one would be an alternative to the other. I do not believe that this is so in the case that we have in mind. I think it is going to be necessary to have highway access regardless, for the reasons I have mentioned repeatedly here today—that no matter how much we may try to shake the flow of traffic a very significant portion of it is going to come from the road system. In other words, people are going to use roads. So you cannot say that if you put in a rapid transit system then you will not have to build a road. One has to be complementary to the other. I see you shaking your head so, obviously, I misunderstood you.

Mr. Rock: You are talking about the highway system, and this is why I am shaking my head, Mr. Minister. The fact is that you still build highways, and here is no question about that. The point is that if you have the monorail system you do not have to build underpasses or overpasses any longer.

Mr. Jamieson: Oh yes.

Mr. Rock: Your roads just cross underneath the monorail system. This is what I was getting at. I am very sorry that I did not explain that.

Mr. Jamieson: In that regard, of course, I was not anticipating that we would introduce any new trackage over and above what already exists. In other words, what I said was that with relatively minor modifications, a mile or so of spur line here or there or slight changes in the grade, we can use rail facilities that are already in place. Furthermore, unless these rail facilities were to be removed, you would still in a sense have to build a highway and put in the overpasses or whatever. But I do agree with your fundamental premise, that if you can get away from overpasses and tunnels and this kind of thing there is no question—you are better off.

As for us relying on the Railway for our advice, I want to assure you that while we consult them we are consulting many other people as well.

Furthermore, on the question of the monorail or rapid transit system, I did not reject it out of hand. I simply said that as of the moment, looking at the traffic volumes we are going to have to carry and the state of the art in terms of new types of transport, it seems to me that we have to move gradually into a full scale rapid transit system perhaps about 1985.

Mr. Rock: Mr. Minister, I would like to congratulate you on the manner in which you presented your presentation. I am looking at one of your research reports on snowmobiles. Of course, this comes about because there have been so many accidents and deaths across Canada. I go back to last year when we were passing legislation for safety on cars, when we wanted the list of regulations beforehand and you said they would come after the legislation was passed. At that time I was one of the fellows who was more concerned with the type of bumpers that cars use. We had information from insurance companies showing the type of damage which results from a car going 5 miles an hour, 10 miles and 15 miles an hour. It is very expensive. A car can bump another car in the back at five miles an hour, just by sliding on ice, and front damage of up to \$400 and \$500 can result. I know this because it has happened to me—all because the person in front stopped dead and I just slid right into him. The fact is that if we had proper bumpers, this would not be that costly.

[Interpretation]

M. Rock: Évidemment.

M. Jamieson: Premièrement, vous supposez que le monorail offre une solution de rechange aux chemins de fer. Or je ne crois pas qu'il en soit ainsi dans le cas qui nous préoccupe. Je crois en effet que les aéroports doivent rester accessibles par autoroute pour les raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises aujourd'hui. En effet, quoique nous fassions, une part importante de la circulation se fera par route. Donc la construction d'un système de transport rapide ne supprime pas pour autant la nécessité de construire des routes. Les deux sont en effet complémentaires. Vous ai-je mal compris?

M. Rock: Il est évident que l'on construit et que l'on continuera à construire des routes cela va sans dire. Ce que je voulais souligner, c'est qu'un monorail éliminerait la nécessité de construire des tunnels et des ponts.

M. Jamieson: En effet.

M. Rock: Ainsi les routes passeraient en-dessous du monorail. Je m'excuse si je ne me suis pas exprimé plus clairement.

M. Jamieson: Je n'ai pas dit que l'on construirait des nouvelles voies de chemin de fer, en plus de celles qui existent déjà. En d'autres termes, on utiliserait les voies existantes après certaines modifications mineures. De toute façon, à moins que l'on élimine totalement ces voies de chemin de fer, il faudra construire une route ainsi que des tunnels et des ponts. Mais je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'une solution qui permet de se passer des tunnels et des ponts est de loin la meilleure.

Par ailleurs, je puis vous assurer que si nous consultons les experts du chemin de fer, nous consultons également d'autres secteurs.

De plus, en ce qui concerne le monorail ou un service de transport rapide, je ne l'ai pas rejeté d'office. J'ai dit qu'à l'heure actuelle, compte tenu de l'intensité de la circulation et des progrès réalisés dans la technique du transport, nous devons disposer d'un système de transport rapide vers 1985 environ.

M. Rock: Monsieur le Ministre permettez-moi de vous féliciter pour votre mémoire. Par ailleurs, j'ai examiné votre rapport sur les motoneiges. Si je l'ai fait, c'est bien entendu à la suite des nombreux accidents souvent mortels qui se sont produits au Canada. L'an dernier, lorsque la loi sur la sécurité des voitures était à l'étude, nous vous avions demandé de nous fournir au préalable une liste des règlements et vous nous aviez dit que cette liste nous serait soumise après l'adoption de la loi. Je me préoccupais tout particulièrement des pare-chocs des voitures. En effet les compagnies d'assurance nous ont fourni des chiffres relatifs aux dégâts provoqués par une voiture roulant à 5, 10 et 15 milles à l'heure; et il s'agit de très gros montants. Si à la suite d'un dérapage sur la glace, on emboutit une voiture roulant à 5 milles à l'heure, les dégâts peuvent atteindre jusqu'à \$400 et \$500. Cela m'est déjà arrivé personnellement alors que la voiture qui roulait devant moi s'est arrêtée net, tandis que moi je n'ai pas pu m'arrêter à cause du verglas. Or si les voitures étaient équipées de bons pare-chocs, les dégâts ne seraient pas aussi importants.

[Texte]

• 1710

I see you are going into a lot of research on snowmobiles; yet here we have thousands of cars and there have been all kinds of ideas about bumpers, but nothing is done for them.

What about a safety-type of bumper which would not be so costly when one car bumps the other? When people go to fairs where they have these electrical cars with bumpers on them, and hit one another while doing ten, fifteen or twenty miles an hour with those things, they bounce off one another and there is no damage at all. Here, you just do five miles an hour and you have the cost of a snowmobile, practically, for damage.

I am just wondering whether your department has been going into this kind of research. Have you any intention of bringing in a regulation for a safety bumper of some kind so that this will not be so costly?

Mr. Jamieson: Yes. Once again I will try to keep the answers short.

We are doing research ourselves but also we have this arrangement with the Department of Transportation in the United States. On my fundamental premise, which I stated in the beginning, that duplication of research is a waste we have an agreement with the United States to give us access to all this type of information. Some of my colleagues around the table were with me at the testing ground in Detroit some months ago when we looked at what is happening there.

The United States government and their counterpart to our Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch have set down standards and time-tables as to when the cars must be equipped with a better bumper. This exchange will flow from that kind of a decision.

I may say, by the way, that this is not a one-way street because, of course, we have a particular competence in terms of snowmobiles—they were invented in our country—and so we are perfectly happy to make available to the United States the research we are doing on snowmobiles. We are doing some ourselves but we have found that co-operative effort with the United States is better.

I should say one other thing, of course, and that is it is a very complicated subject. When somebody hits you even at five or ten miles an hour, the give has to come at some point. We have had these tests, which again some of the gentlemen saw in Detroit, where, if the shock is not absorbed by a part of the automobile, the stiffer and more rigid you make the automobile, the more the strain that comes on the occupants. It is a technical as well as a cosmetic problem.

I do not deny that the automobile manufacturers have been reducing these bumpers for stylizing and perhaps for cost, but there is another side to it as well. But there is a deadline set and there are specifications for a bumper; and this will apply in Canada as well, if not before then certainly at the same time as in the United States.

Mr. Rock: Very good.

Mr. Chairman, have I any more time?

The Chairman: One more question, then.

Mr. Rock: This is on your Main Estimates on page 2. You have Poste-de-la-Baleine. That is the Great Whale area out in James Bay.

You have a runway development and you have here: \$100,000. I thought that that property now belonged to the Province of Quebec. This is why I am questioning that. Does the airport there belong to the Province of Quebec or does it belong to the Canadian government now?

[Interpretation]

Je m'aperçois que vous faites des recherches approfondies sur les motoneiges, alors que par ailleurs des milliers de voitures sillonnent nos routes, et que rien n'est fait en ce qui concerne les pare-chocs.

Où en est le problème d'un pare-chocs de sécurité qui réduirait les dégâts provoqués par les collisions? Vous savez en effet qu'aux foires, les voitures électriques se tamponnent à 10, 15 et même 20 milles à l'heure sans qu'il y ait des dégâts, grâce aux pare-chocs. Or sur la route, une collision à 5 milles à l'heure provoque des dégâts équivalant pratiquement au coût d'une motoneige.

Votre Ministère a-t-il examiné ce problème? Avez-vous l'intention d'imposer des pare-chocs de sécurité?

M. Jamieson: Je vais être aussi bref que possible.

D'une part, nous faisons des recherches nous-mêmes, et d'autre part nous sommes arrivés à un accord avec le ministère des Transports des États-Unis. Donc pour ne pas faire double emploi, nous avons convenu avec les États-Unis qu'ils nous fourniraient tous les renseignements dont ils disposent dans ce domaine. Ainsi certains de mes collègues présents ici étaient avec moi à Détroit il y a quelque mois, lorsque nous nous y étions rendus pour voir ce qui s'y faisait.

Le gouvernement des États-Unis et la direction de la sécurité routière ont défini les normes et les dates auxquelles les voitures devraient obligatoirement être équipées de meilleurs pare-chocs.

Par ailleurs, nous leur fournissons aussi des renseignements, car nous disposons d'une vaste expérience en ce qui concerne les motoneiges. La motoneige a en effet été inventée dans notre pays et c'est avec plaisir que nous mettons à la disposition des États-Unis les résultats des travaux que nous faisons dans ce domaine. Il a en effet été démontré qu'un effort conjoint avec les États-Unis donne de meilleurs résultats.

Il s'agit évidemment d'un sujet extrêmement complexe. Lorsqu'une collision se fait à 5 ou 10 milles à l'heure, il faut que quelque chose cède. Il a été démontré au cours des tests qui ont eu lieu à Détroit, que plus la voiture est rigide, plus grand sont les risques pour les passagers. Il s'agit en effet d'un problème technique aussi bien qu'esthétique.

Je ne nie pas que les fabricants aient diminué les pare-chocs pour des raisons esthétiques et aussi peut-être pour réduire les frais de production, mais il existe néanmoins un autre aspect du problème. Des dates limites et des normes ont cependant été imposées et celles-ci entreront en vigueur au Canada si pas plus tôt, du moins à la même date qu'aux États-Unis.

M. Rock: Très bien.

Monsieur le président, me reste-t-il encore du temps?

Le président: Vous pouvez poser encore une question.

M. Rock: Il s'agit de vos prévisions budgétaires qui figurent à la page 2. Vous y parlez de la Poste-de-la-Baleine dans la Baie James.

Il est question d'une nouvelle piste pour un montant de \$100,000. Or je croyais que ce terrain appartenait à la province de Québec. Est-ce que cet aéroport appartient à la province de Québec ou au gouvernement fédéral?

[Text]

Mr. Jamieson: On the first part of the question, we build lots of airports in areas that are owned by provinces; I suppose we do it all the time. So that of itself would not necessarily be a reason for not building it.

I would have to take your question as notice and consult with the officials as to just what the status of that particular airport is. I will give you a reply later.

Mr. Rock: Right.

Would you put me down again, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Breau.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman. First, I have a question arising from something the Minister said. He mentioned the statistic that over 70 per cent of people in Canada use cars as a mode of transportation. At what distance does this change? For example, at a distance of 500 miles, what would be the percentage between cars, rail and air?

• 1715

Mr. Jamieson: Generally speaking, 500 miles and under would be automobile.

Mr. Breau: Seventy per cent automobile?

Mr. Jamieson: An air service cannot compete, generally speaking, where the distance involved is under 350 miles. In other words, if you have two cities or two locations that are 350 miles or less apart, the great majority of people use an automobile. Within your own province, a good example is the three points: Moncton, Saint John and Fredericton. In that area, the rate of air passengers is relatively low because each one of those is within those distances. Your 70 per cent figure under 500 miles is probably as close to being correct as any statistic that I know of.

Mr. Breau: What is the difference for 700 miles between air and rail only? What are the percentages?

Mr. Jamieson: Again I cannot answer it in that fashion other than to say that if one is comparing distances like that, at the present time about 10 per cent of people travel by air in Canada in the run of a year, and that in this country the majority of air flights are under 1,000 miles anyway. The preference would clearly be for air over rail given that kind of distance.

Mr. Breau: Air over rail.

Mr. Jamieson: Air over rail, yes.

Mr. Breau: Your statistics show that?

Mr. Jamieson: That is right.

Mr. Breau: I believe there is a provision under the National Transportation Act to be administered under the CTC for subsidies to air carriers to have them promote a new route or something. Is there is a permanent subsidy program for air passenger services comparable to the rail passenger services?

Mr. Jamieson: No, there is no permanent subsidy and there is no formula per se. The CTC is empowered to give subsidies to air traffic in various locations. In the Maritime area, for example, the subsidy in the past year was something in excess of \$1 million which went primarily to Eastern Provincial Airways.

[Interpretation]

M. Jamieson: Premièrement, nous avons construit de nombreux aéroports sur des terrains appartenant aux provinces, et nous continuerons probablement à le faire.

En ce qui concerne votre deuxième question, je devrais me renseigner auprès des fonctionnaires quant au statut de cet aéroport et je pourrais vous répondre par la suite.

M. Rock: Très bien.

Voulez-vous inscrire mon nom à nouveau, monsieur le président.

Le président: Très bien.

Je donne la parole à M. Breau.

M. Breau: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord interroger le Ministre au sujet d'une remarque qu'il a faite ici. Il a dit en effet que plus de 70 p. 100 des Canadiens se déplacent en voiture. Comment ce pourcentage évolue-t-il en fonction des distances? Ainsi, sur un parcours de 500 milles, quel est le pourcentage qui voyage par route, par chemin de fer et par avion?

M. Jamieson: En règle générale, les parcours de moins de 500 milles se font par voiture.

M. Breau: En voiture à raison de 70 p. 100?

M. Jamieson: L'avion n'est pas compétitif sur des parcours de moins de 350 milles. En d'autres termes, lorsque deux villes sont distantes l'une de l'autre de 350 milles ou moins, la majorité des usagers se déplaceront en voiture. Ainsi dans votre propre province, les trois villes de Moncton, Saint John et Fredericton étant distantes l'une de l'autre d'environ 350 milles, les voyages en avion sont relativement peu importants. Donc je pense que le pourcentage de 70 p. 100 pour des distances de moins de 500 milles est probablement très près de la vérité.

M. Breau: Quelle est la différence de pourcentage sur un parcours de 700 milles?

M. Jamieson: Je ne puis vous donner une réponse exacte, mais à l'heure actuelle, 10 p. 100 environ des voyages se font par avion au Canada, la majeure partie des voyages aériens étant inférieure à 1,000 milles. Donc sur un tel parcours, le public préfère nettement l'avion.

M. Breau: L'avion plutôt que le chemin de fer?

M. Jamieson: C'est exact.

M. Breau: C'est ce que démontrent vos statistiques?

M. Jamieson: En effet.

M. Breau: Je crois savoir qu'il existe une disposition aux termes de la Loi nationale sur les transports qui prévoit l'attribution de subventions aux compagnies aériennes. Existe-t-il un programme de subventions permanentes aux compagnies aériennes analogue à celui accordé aux chemins de fer?

M. Jamieson: Non, il n'en existe pas. La Commission canadienne du transport peut subventionner le transport aérien dans différentes régions. Ainsi l'an dernier, le transport aérien dans les provinces maritimes a été subventionné à raison de plus d'un million de dollars, laquelle somme a été attribuée principalement à la société Eastern Provincial Airways.

[Texte]

Mr. Breau: Let us say a railway company is applying to the CTC to discontinue service and therefore indirectly asks the government for assistance. At the same time you would be subsidizing the air service where the location of an airport or something like this could become a factor. If the investment in infrastructure would relieve the demands for transportation subsidies, who would make the decision? Is this left to the CTC or is there any particular branch in your Department that would assess the whole situation instead of subsidizing two like is happening now in some instances where both rail and air going to the same place are subsidized?

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Breau: I am wondering what machinery is there to supervise this to see to it that there is no duplication of effort?

Mr. Jamieson: Where it applies to the railways of course, the formula is quite clear. They can apply to the CTC. The CTC can either let them abandon a service or can recommend and declare that the service is essential in which case the government has to pay 80 per cent of the operating costs.

The matter of air service subsidization is a more pragmatic approach. It is really based upon the actual conditions of a particular route, its necessity and things of this kind. It is not done against any fixed formula as is the case with rail.

I think it is self-evident that you can do a great deal more in terms of subsidizing air services for much less money than you can with rail because the subsidies are generally speaking at a much lower level.

Mr. Breau: The question of freight rate increases for the Maritimes has been a subject of very much discussion, mainly in New Brunswick. I know there has been a lot of criticism in the House, by the press in New Brunswick and by the Atlantic Transportation Commission who seems to think the Maritimes are being discriminated against by high freight rates. The freeze as you know, has been taken off, and at this point the government has decided to phase out year by year the subsidy under the MFRA and the Atlantic Trucking Assistance Act.

• 1720

Could you elaborate on this and give us your assessment of the situation and tell us, in comparison with other parts of the country, just how high the freight rates can be permitted to go?

Mr. McGrath: An easy question.

Mr. Jamieson: Yes. It is a very big subject, and again I hope that I can do justice to it in a few minutes. I am sure there will be supplementary questions.

The basic decision was made at the time of the National Transportation Act's enactment that the best way to control transportation costs was by providing, to the maximum extent possible, alternate means of transport. That is to encourage competition and so on. Whether that was a right premise or not is really beyond the point in this particular discussion because that is at the moment the law, other than with the qualifications I have mentioned with regard to subsidies on certain passenger lines and other than with regard to certain historical and statutory forms of assistance such as the Maritime Freight Rates

[Interprétation]

M. Breau: Supposons qu'une société de chemins de fer introduise une demande auprès de la Commission canadienne du transport pour supprimer une ligne, ce qui revient en fait à demander l'aide du gouvernement. Par ailleurs, le gouvernement accorde des subventions au transport aérien. Or si en investissant dans l'infrastructure, on parvenait à réduire les subventions au transport, qui serait appelé à prendre une décision? Est-ce à la Commission canadienne du transport ou à telle ou telle direction de votre ministère d'évaluer la situation dans son ensemble plutôt que de subventionner deux modes de transport, comme cela se présente à l'heure actuelle.

M. Jamieson: Oui.

M. Breau: Je voudrais savoir comment vous faites pour vous assurer qu'il n'y a pas double emploi dans ce domaine?

M. Jamieson: En ce qui concerne les chemins de fer, la réponse est fort simple. Ceux-ci introduisent leurs demandes auprès de la Commission canadienne du transport. La Commission décide soit d'abandonner la ligne, soit de recommander qu'il s'agit d'une ligne essentielle, auquel cas le gouvernement prend en charge 80 p. 100 des frais.

Les subventions accordées au transport aérien dépendent en dernière analyse des lignes en cause, des taux d'utilisation, etc. Il n'existe pas de principe fixe comme dans le cas des chemins de fer.

Il est clair que l'on peut subventionner les transports aériens à moindres frais que les transports ferroviaires, les subventions pour les transports aériens étant en règle générale moins importantes.

M. Breau: La question de l'augmentation éventuelle du coût du transport ferroviaire a fait l'objet de nombreuses discussions dans les Maritimes, principalement au Nouveau-Brunswick. De nombreuses critiques ont en effet été exprimées à la Chambre, dans les journaux du Nouveau-Brunswick ainsi que par la Commission du transport des Provinces atlantiques qui est d'avis que le taux élevé des transports ferroviaires joue contre les Provinces Maritimes. Comme vous le savez, il n'y a plus de gel et, à ce moment-ci, le gouvernement a décidé d'éliminer progressi-

vement les subventions accordées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions de transport par camion dans la Région atlantique.

Pouvez-vous élaborer sur le sujet et me dire, en comparant avec d'autres régions du pays, jusqu'à quel niveau les taux de transport grimperont-ils?

M. McGrath: Voilà une question facile.

M. Jamieson: Oui. C'est un sujet qui est vaste et j'espère y faire honneur dans quelques instants. Je suis certain qu'il y aura des questions supplémentaires.

Lors de la promulgation de la Loi nationale sur les transports, on avait décidé que la meilleure façon de contrôler les coûts du transport était d'encourager le plus possible les autres modes de transport. En d'autres mots, d'encourager la concurrence et d'autres moyens. Il n'est pas question de savoir si cette prémisse était bonne ou non, parce que c'est maintenant la Loi; sauf pour les réserves que j'ai mentionnées et qui ont trait aux subventions concernant certaines lignes de passagers et certaines formes d'aide historiques et statutaires en vertu, par exemple, de la Loi sur les taux de transport des marchan-

[Text]

Act, the Crow's Nest Pass Agreement Act, and one or two others.

I do not accept—in fact I reject—the idea that nothing is being done to alleviate the transportation cost problem in the Atlantic Provinces. Within the last two or three years the record is very clear as to what was accomplished. The subsidy was extended 30 per cent on all out-bound movements by truck out of the Atlantic Provinces. This is now operating and we are putting several millions into it each year.

In addition to that, we extended the subsidy to trucking internally within the four Atlantic Provinces, but in the designated region. And one of the things that has quite surprised us as a result of this decision is the evidence that it has brought forward that there is a much, much greater reliance on trucking in the Atlantic Provinces than I would suspect any of us thought beforehand. For example we have already had more than 450 applications at the Canadian Transport Commission for licensing a common carrier operating within the Atlantic Provinces.

It is very conceivable that once the program becomes fully operative, the expenditure of subsidies on trucking will be more than double what it is on rail. In other words, it appears—and it is too early of course to say with certainty because we are only looking at the applications and a certain amount of experience we have had in the last six months or so—that a significantly larger percentage of goods moving within the Atlantic Provinces is moved by truck than by any other means.

I think I have to add one other point in this regard, and it is the whole rationale for subsidies and what it is that they are supposed to achieve. I believe that some of the people who are critical in the Atlantic Provinces on this have not really understood what it is all about. The basic idea behind subsidies is to try to level out some of the inequities that exist in terms of distance of a manufacturer or the seller in the Atlantic Provinces who wants to get his goods into the central Canadian market. That is why the thrust has always been for subsidies on out-going goods.

If one does the opposite, if one puts on either the freeze as was in effect for a great many years, or some other form of limit on in-bound freight rates one may do something marginally about the cost of living. And I want to refer to that in a moment also. But what you are really doing is subsidizing the central Canadian manufacturer to bring his goods in and compete with the manufacturer in the Atlantic Provinces where they have a reasonably comparable type of product. Therefore there is a dichotomy; there is a clear opposition of views here as to what subsidies should be used for.

Many of those who through various organizations make representations about freight rates in the Atlantic Provinces are people who are engaged in selling to consumers in the Atlantic Provinces.

• 1725

Over the past 15 or 20 years, I have not seen very much evidence that very much of what we have provided in the form of assistance has ever found its way to the consumer. Quite frankly, unless the people who are now getting subsidies for shipments within the Atlantic Provinces show us that this does succeed in holding down prices, then we would be far better off to do what has been recommended many times and that is to make the subsidy directly to the shipper and let him decide by what means he is going to move his goods.

[Interpretation]

dises dans les Maritimes et la Loi de la convention du Nid-de-Corbeau et une ou deux autres lois.

Je n'accepte pas, en fait, je rejette, l'idée que rien n'est fait pour alléger le problème des coûts de transport dans les provinces Atlantiques. On peut très bien voir ce qui a été fait au cours des deux ou trois dernières années. La subvention a été augmentée de 30 p. 100 sur tout transport par camion en provenance des provinces Atlantiques. Tout fonctionne très bien. Nous versons chaque année plusieurs millions pour ce projet.

De plus, nous avons accordé des subventions au transport par camion à l'intérieur des quatre provinces Atlantiques dans les régions désignées. À la suite de ces décisions, une des choses qui nous ont le plus surpris, c'est qu'on dépend beaucoup plus du transport par camion dans les provinces Atlantiques que nous ne l'avions d'abord prévu. Par exemple; nous avons déjà reçu à la Commission canadienne des transports, 450 demandes de permis de camion-neurs publics pour opérer dans les provinces Atlantiques.

Une fois que le programme sera en plein essor, il est probable que les dépenses de subventions pour le camionnage seront deux fois plus élevées que celles du rail. En d'autres mots, il semble qu'il soit trop tôt pour dire de façon certaine étant donné que nous ne faisons qu'étudier les demandes reçues et que notre expérience est limitée que plus de marchandises sont transportées dans les régions Atlantiques par camion que par tout autre mode de transport.

Je voudrais ajouter une ou deux choses sur le sujet relativement à la question des subventions et de leur but. Je crois que les personnes qui critiquent cette méthode dans les régions Atlantiques ne comprennent pas vraiment ce qu'elle est. L'idée fondamentale est d'essayer par les subventions de rétablir les inégalités qui existent comme par exemple, la distance, pour que le fabricant ou le vendeur des provinces atlantiques puisse acheminer ses marchandises au marché central canadien. C'est pourquoi nous avons toujours cru aux subventions pour les marchandises en partance des provinces Atlantiques.

Si on fait le contraire, si on a recours au gel comme ça s'est fait pendant plusieurs années, ou à une certaine forme de restriction sur les tarifs de transport, on peut accomplir quelque chose pour le coût de la vie. J'y reviendrai dans un moment. Mais ce que vous faites, en réalité, c'est de subventionner le fabricant du centre du Canada pour qu'il apporte ses marchandises et fasse concurrence aux fabricants des provinces Atlantiques là où ils ont des produits comparables. Il y a donc dichotomie, une opposition de vues sur l'utilisation des subventions.

Parmi les personnes qui ont fait des démarches, par l'intermédiaire des diverses organisations, concernant les tarifs de transport dans les provinces Atlantiques, beaucoup vendent déjà aux consommateurs des provinces Atlantiques.

Mais au cours des quinze ou vingt dernières années, peu de l'argent versé sous forme de subventions se retrouve chez le consommateur. Franchement, à moins que les personnes qui ont obtenu des subventions de transports dans les provinces Atlantiques nous prouvent qu'elles réussissent de cette façon à stabiliser les prix, nous serions peut-être mieux de faire ce qu'on a recommandé bien des fois, c'est-à-dire de verser directement à l'expéditeur la subvention et de lui laisser décider du mode de transport de ses marchandises.

[Texte]

This issue is much more complex than just simply saying we are going to keep the freight rates down. This is a problem all over Canada. It is a problem in Western Canada. Rather than look at it in a blanket form, we have to do what we have started to do in Atlantic Canada and what we are now doing in Western Canada. We have to look at individual commodities and to see whether in fact the rates on potash are prohibitive in terms of that commodity's chances of competing either in the Canadian or the world market. We need a selectivity approach to this. In terms of what has been said by the group you mentioned, the Atlantic Provinces Transportation Commission, it makes a good deal of sense to take this selective approach.

I would like to arrange for members to receive an indication of just exactly what has been done and how much it has cost over the last two or three years in terms of various forms of assistance to transportation in the Atlantic Provinces. I am perfectly happy to defend the proposition that it is most impressive. It is not inconceivable that we may be spending an extra \$12 or \$13 million on an intratruck subsidy within the next 12 months depending upon how this exercise finally shakes down. However, I have seen very little evidence that this is helpful to anybody other than the transportation system. Therefore, it seems to me that we should really look at this in a quite different way than many people have been doing up until now.

Mr. Breau: You mentioned that trucking to the surprise of many was a lot more extensive than people had thought before. Has it penetrated more since the Atlantic Region Freight Assistance Act of July 1969?

Mr. Jamieson: It appears to have had some salutary effect because in addition to the subsidy that I have mentioned, we have also reduced the truck rates on the ferries to Newfoundland and to Prince Edward Island by 25 per cent. Presumably, for all of these reasons, there is more interest in moving goods by truck and more people in the trucking business.

The significant thing is that on the basis of the number of registrations we have and the indications of volume that we have, in fact rail freight rates are not as important vis-à-vis trucking as was suggested. In other words, there is a very, very sizable quantity of goods that is moved by trucks. Directly, at least, these goods are not affected by the rail freight rates. I would not want to make that a dogmatic statement because it is too early in the exercise for us to know with certainty.

Mr. Breau: Has there been a big shift in the volume of traffic since assistance has been given to trucking?

Mr. Jamieson: We would not without a good deal of research and consultation with the truckers and the rail-ways be able to know just how much of a shift. I do not think there is any doubt that there has been some.

May I just add another point. A very sizable part of this truck subsidy and the rail subsidy in the Atlantic Provinces has really been going to people who do not need it in many respects. These are the movers of bulk commodities of one kind and another, from one plant or from one location to another. This also has to be looked at the see if

[Interprétation]

Cette question est beaucoup plus complexe que de dire simplement nous allons maintenir les tarifs de transport à leur minimum. C'est un problème à l'échelle du Canada. Plutôt que de l'étudier globalement, nous devons faire ce que nous avons déjà commencé à faire dans les provinces Atlantique, et ce que nous faisons actuellement dans l'Ouest du Canada, c'est-à-dire une étude des denrées prises individuellement. Nous verrons ainsi si les tarifs pour la potasse sont trop élevés comparativement à leurs chances de concurrence, soit sur le marché canadien ou sur le marché mondial. Il y a une question de choix. Ce qui a été dit par le groupe dont vous avez parlé, la Commission du Transport des provinces Atlantique, la question de choix, a beaucoup de sens.

J'aimerais bien prendre des dispositions pour que les députés reçoivent des renseignements: sur ce qui a été fait et combien il en a coûté au cours des deux ou trois années sous forme d'aide au transport dans les provinces Atlantiques. Je crois que c'est très impressionnant. Il est possible que nous dépensions douze ou treize millions de dollars de plus pour une subvention au camionnage à l'intérieur des provinces au cours des douze prochains mois dépendant du budget final. Toutefois, je n'ai pas la preuve que ce soit très pratique pour d'autres systèmes, sauf pour le transport. Par conséquent, il me semble que nous devrions étudier la question sous un aspect qui est différent de ceux envisagés

M. Breau: Vous avez dit que le camionnage, à la grande surprise de beaucoup, était beaucoup plus répandu que les gens ne le croyaient. Est-il plus important depuis la promulgation de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique de juillet 1969?

M. Jamieson: Il semble que cette loi ait eu un effet salutaire, parce qu'en plus de la subvention mentionnée, nous avons également réduit les tarifs de transport par camion de 25 p. 100 sur les transbordeurs vers l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. A cause de toutes ces raisons, il y a probablement un intérêt plus grand à transporter les marchandises par camion et plus de gens s'intéressent à ce mode de transport.

Et ce qui est important, c'est qu'en se fondant sur le nombre d'enregistrements que nous avons eus et les volumes, en fait, les tarifs de transport par rail ne sont pas aussi importants comparativement au camionnage qu'on l'avait dit. En d'autres mots, une quantité très importante de marchandises est transportée par camion. Ces marchandises ne sont pas affectées directement, du moins par les tarifs de transport par rail. Je ne veux pas faire de déclaration finale, car il trop tôt pour que nous puissions parler avec certitude.

M. Breau: Est-ce qu'il y a eu un gros changement dans le volume du trafic depuis que les subventions au camionnage sont accordées?

M. Jamieson: A moins de faire beaucoup de recherches et de consulter les camionneurs et les chemins de fer, nous ne pourrions pas dire de façon certaine s'il y a eu un changement important. Mais il n'y a pas de doute qu'il y en a eu un.

Puis-je ajouter une autre remarque. Une partie importante des subventions au camionnage et au transport par rail dans les provinces atlantiques est allée à des gens qui, sous bien des rapports, n'en avaient pas besoin. Il s'agit des transporteurs de denrées en vrac d'un genre ou d'un

[Text]

my premise of a selective approach is not more useful in the long run.

Mr. Breau: One more question please, Mr. Chairman. Historically, I guess truck rates maybe for obvious reasons were staying just below freight rates in the Maritimes. If the freight rates went up so did the truck rates a little bit. They were always staying a little below to be competitive. Is this still the trend since the latest freight rate increases?

Mr. Jamieson: Until now, the effect has been to pretty well freeze truck freight rates. There has not been any really significant change since 1969. There was a certain decline in rates, I think in some instances it was 10 per cent.

• 1730

Mr. Breau: In other words, what I am getting at is whereas the MFRA has not necessarily helped freight rates come down because the railway has allotted the volume of traffic, has the Atlantic Freight Rate Assistance been more effective. Have the rates really levelled off while the rail rates went up? Is it being more effective than the MFRA was?

Mr. Jamieson: Yes, to the extent that subsidies are effective, I think this trucking rate has been. However, what I think has to be asked is if—the pool of dollars being spent in various forms of interest subsidy comes to something like \$20 million—is that the right way and the best way to spend that \$20 million. That seems to me is still an open question because I have no really definitive facts which would show that as a result, for example, of our spending an extra, say, \$12 million or \$13 million on truck rates that there will be any appreciable difference in the Atlantic Provinces. I do not have that evidence because it is too early to have it. It may be that it is there; it may be that it will come forward, but at the present time it certainly does not show.

The Chairman: Mr. Breau, I have to be fair with the others, but you have been on for almost 20 minutes. I know the minister's answers have been quite long, but . . .

Mr. Breau: This is a very important subject, Mr. Chairman.

The Chairman: I will put you down for the second round. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, first of all I would like to congratulate the Minister and the Department on the presentation. I think it was an excellent presentation. It was certainly a good example and I am not looking for anything. This was a good example for others to follow. The thought has occurred to me that perhaps you were influenced by or you are trying to influence the Canadian information service.

Mr. Jamieson: This was a strictly home shop effort.

[Interpretation]

autre, d'une usine ou d'un endroit à un autre. Il faut étudier cette question également afin de savoir si la prémisses concernant le choix ne serait pas plus pratique en définitive.

M. Breau: J'ai une autre question, monsieur le président. Par le passé, je crois que les tarifs de camionnage, pour des raisons évidentes, sont demeurés inférieurs aux tarifs de transport par rail dans les Maritimes. Si ces derniers montaient, les tarifs de camionnage montaient également. Mais ils demeuraient un peu inférieurs pour être concurrentiels. Cette tendance existe-t-elle toujours depuis les dernières augmentations des tarifs de transport par rail?

M. Jamieson: Jusqu'à maintenant, on a plutôt cherché à geler les tarifs de transport par camion. Il n'y a pas eu de changement important depuis 1969. Il y a même eu une certaine réduction dans les tarifs. Dans certains cas, de 10 p. 100.

M. Breau: En d'autres mots, si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a pas réussi à faire diminuer les tarifs de transport parce que les chemins de fer ont réparti le volume du trafic, est-ce que la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique a eu plus de succès? Les tarifs se sont-ils stabilisés pendant que les tarifs du rail montaient? Y a-t-il plus d'efficacité depuis la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. Jamieson: Oui, de la même façon que les subventions sont efficaces, je crois que les tarifs de transport par camion le sont également. Toutefois, il faut se demander si ce montant d'argent dépensé sous diverses formes de subventions et qui s'élève à quelque 20 millions de dollars constitue la bonne façon et le meilleur moyen de dépenser ces 20 millions de dollars. C'est là une question à laquelle nous n'avons pas encore répondu. Je n'ai pas vraiment de chiffres définitifs qui indiqueraient par exemple, qu'à la suite d'une dépense additionnelle de 12 ou 13 millions de dollars sur les tarifs de transport par camion, il y aurait un changement appréciable dans les provinces Atlantiques. Je n'ai pas cette preuve, parce qu'il est encore trop tôt. Elle existe peut-être, mais nous ne l'avons pas vue.

Le président: M. Breau, je dois être juste envers les autres, vous avez déjà pris 20 minutes. Je sais que les réponses du Ministre ont été assez longues, mais . . .

M. Breau: C'est un sujet très important, monsieur le président.

Le président: Je vous inscris donc pour la deuxième période de questions. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter le Ministre et son ministère pour leur mémoire qui est excellent. C'est un bon exemple pour tous. L'idée m'est venue que vous avez peut-être été influencé ou que vous essayez d'influencer le Service d'Information du Canada.

M. Jamieson: Il s'agit vraiment d'un travail fait dans mon ministère.

[Texte]

Mr. McGrath: I gathered that. Anyway you are setting a good example.

Because of the very limited time, Mr. Chairman, it is very difficult to be able to get into any subject. Quite frankly—I just say this in passing—in this opening examination of the Estimates when we have the Minister here and are getting into areas of policy, I think it would be very helpful if we were permitted to supplement each other because this would avoid jumping from subject to subject.

Mr. Chairman: You will have a chance to come back on the second round.

Mr. McGrath: I am not asking you to comment on that, Mr. Chairman, I just made it as a general observation . . .

The Chairman: All right. Thank you.

Mr. McGrath: . . . because I think we are not being fair to ourselves, we are not being fair to the subject and I do not think we are being fair to the Minister.

Anyway, Mr. Jamieson, I noticed in your statement a few conspicuous omissions and perhaps you might be able to enlighten me. What is the position at the moment in respect of the regional air policy, for example?

Mr. Jamieson: I tried in terms of the statement to confine myself to those things which had a dollar attachment to them in that sense.

The regional air policy which I updated in 1969 is working reasonably well. There have been problems, of course, but generally speaking what it really said was that the five regional carriers would be carved a piece of Canadian geography within which they would operate, and I think this has worked. What I am hoping for now is an escalation or a speeding up of another part of that policy which was not commented on very thoroughly and that is a greater relationship between the regionals and Air Canada. I believe there are considerable savings that could be made by joint services of one kind and another, by joint ticketing arrangements, by having through tickets. If you buy a ticket on EPA, in your case Mr. McGrath, which requires you to switch over to Air Canada, then you should be able to have that sort of thing arranged for you. I think there is some waste in having the regionals and Air Canada both maintaining maintenance facilities and the like at certain locations. So, in this way I would say that the regional policy is working reasonably well. You may have something specific . . .

Mr. McGrath: I am, of course, referring specifically to our own region of the country . . .

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. McGrath: . . . which is of great interest. When, for example, can we expect the next phase of the regional air policy? When will the regionals be used in a feeder capacity where the major carrier, in this case, Air Canada, would service the major airports such as Halifax and St John's, Newfoundland, and the regionals would feed in from the minor areas. You know what I mean anyway.

[Interprétation]

M. McGrath: J'y avais pensé. De toutes façons, c'est un bon exemple.

A cause du peu de temps dont nous disposons, monsieur le président, il est difficile de discuter d'un sujet en particulier. Franchement, je dis cela en passant, alors que nous en sommes à l'étude du budget et que le Ministre est ici, que nous touchons à des secteurs politiques, je crois qu'il serait très utile de poser des questions supplémentaires à celles déjà posées. Cela nous éviterait de passer d'un sujet à l'autre.

Le président: Vous aurez l'occasion de parler lors de la deuxième période de questions.

M. McGrath: Je ne voulais pas vraiment de réponse, monsieur le président, ce n'était là qu'une observation générale . . .

Le président: Très bien, je vous remercie.

M. McGrath: . . . parce que je crois que nous ne sommes pas justes envers nous-mêmes, envers notre travail et envers le Ministre.

De toutes façons, Monsieur Jamieson, je remarque dans votre déclaration quelques omissions évidentes et peut-être pouvez-vous m'éclairer. Quelle est votre position actuellement concernant la politique du transport aérien régional?

M. Jamieson: J'ai essayé de me limiter aux questions pour lesquelles il y avait un crédit.

La politique du transport aérien régional que j'ai remise à jour en 1969 marche très bien. Il y a eu des problèmes évidemment mais, de façon générale, elle établissait que les cinq transporteurs aériens régionaux auraient chacun un morceau de la carte géographique canadienne, endedans duquel ils opéreraient. Je pense que ça a marché. Ce que j'espère maintenant c'est une escalade ou du moins une accélération d'un autre secteur de cette politique que nous n'avons pas étudié encore beaucoup mais qui a un rapport plus étroit avec les compagnies régionales et Air Canada. Je crois qu'il y aurait des épargnes considérables à faire dans des services mixtes d'un genre ou d'un autre, comme par exemple pour la vente des billets. Si vous achetez un billet sur E.P.A., comme ça vous arrive, monsieur McGrath, et que cela vous oblige à changer pour Air Canada, on devrait pourvoir faire cet arrangement pour vous. Je pense qu'il y a du gaspillage si les compagnies régionales et Air Canada ont toutes les mêmes services, tout en desservant les mêmes endroits. De toutes façons, je pourrais dire que la politique régionale va raisonnablement bien. Vous pouvez avoir quelque chose de particulier . . .

M. McGrath: Évidemment, je pense en particulier à notre propre région du pays . . .

M. Jamieson: Oui.

M. McGrath: . . . qui représente un grand intérêt. A quand, par exemple, la prochaine étape de la politique du transport aérien régional? Quand les transporteurs régionaux seront-ils utilisés pour desservir les secteurs moins importants, alors qu'Air Canada, fera le service des aéroports principaux comme ceux d'Halifax et de St-John, Terre-Neuve. Vous savez ce que je veux dire.

[Text]

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. McGrath: This would make certainly for a more efficient operation and would avoid instances where you have the regional carrier competing with the major carrier.

Mr. Jamieson: A good deal of this is happening already, but there is one premise that I have indicated as a policy decision to the CTC, that in any instance where the regional carrier is concerned, the first thing they have to test is whether the service to the people in that area is at least as good as they were getting previously, and if anything it should be better, but it certainly has to be as good.

• 1735

Within the last two or three years there has been a marked improvement in the regionals in terms of the kind of equipment they have and the way in which they are carrying out their service. Therefore, there is a greater degree of public acceptance so I think we will always want to maintain Air Canada, not only into what I would call the major cities as such, but there is an important regional presence for them in a sense and I might use Stephenville, Deer Lake situation, as you know, and as the public comes to accept the regionals and as they are on schedule more and they have better aircraft, then I think this policy can move ahead with public acceptance. If it does not have public acceptance then I do not believe it is a good policy. Does that answer your question?

Mr. McGrath: Yes, it does. Mind you, it certainly throws out the temptation which I will not yield to at the present time to get into specific local areas because I do not think this is the time for it. Perhaps you can do it at a later stage in the Estimates, but I will go on to a more general question, more national in scope.

I am interested, especially in the light of recent events and I notice there was reference made to this in your statement, in knowing what is the extent of security at the present time in our airports across the country to prevent things such as hijackers, bombers, sabotage and that sort of thing? We had emergency arrangements during the crisis we went through last fall. I just wonder what of a permanent nature has been decided upon to prevent this sort of thing from happening.

Mr. Jamieson: In international law, of course, that is the first initiative, to try to get some kind of international agreement as to how to cope with hijackers. In other words, if we can get a situation through which each country agrees they will not harbour them and so on, under all of these circumstances, this will be a major step forward. The Canadian position on this was to propose at the IATA or ICAO, I think it was, meeting that where two countries had a bilateral agreement they would write into the bilateral agreement a commitment that if one country failed to prosecute in terms of hijacking then the bilateral would cease to exist, and we advocated this to be used by all countries who had bilaterals as a means through which to achieve the objective. We were only partially successful in that in terms of getting countries to agree, but there is movement all the time on the international scene.

In terms of within Canada, each major airport has what they call an airport security committee and this committee is headed by people from the Ministry, but also has the airlines and various other people involved. I am sure you

[Interpretation]

M. Jamieson: Oui.

M. McGrath: Cette opération serait plus efficace et certainement elle éliminerait la concurrence entre les transporteurs régionaux et les transporteurs plus importants.

M. Jamieson: Cela se fait déjà, mais j'ai déjà soumis à l'attention de la CTC une politique portant que là où le transporteur régional fait le travail, la première chose à considérer est le service pour les gens de ce secteur. Est-il aussi bon que celui qu'ils avaient précédemment; il devrait même être meilleur, mais de toutes façons il devrait être aussi bon.

Au cours des deux ou trois dernières années, il y a eu une amélioration marquée dans les transporteurs régionaux, dans leur genre d'équipement, dans leurs services. Par conséquent, le public les accepte beaucoup mieux et je crois que nous voudrions toujours maintenir Air Canada non seulement pour le service des villes importantes comme telles, mais leur présence est également très importante dans les régions. Je pourrais parler de Terre-Neuve. Gander est un grand aéroport international et je crois que la présence d'Air Canada à Gander est nécessaire. Nous avons eu beaucoup de difficultés à solutionner le problème de Stephenville et de Deer Lake, comme vous le savez. Parce que le public accepte mieux les transporteurs régionaux, que leur horaire est mieux respecté et qu'ils ont de meilleurs avions, je ne crois que cette politique serait vue d'un bon œil par le public. Si le public ne l'accepte pas, je crois pas que ce soit une bonne politique. Est-ce que ça répond à votre question?

M. McGrath: Oui, je vous remercie. Évidemment, je suis tenté, même si je ne céderai pas cette fois-ci, à parler de secteurs particuliers, mais je ne crois pas que ce soit le temps de le faire. Peut-être un peu plus tard, au cours de l'étude budget. Je passe à une question plus générale et de portée plus nationale.

Je m'intéresse particulièrement à la lumière des récents événements, et je vois que vous en faites mention dans votre déclaration, à l'importance de la sécurité actuelle dans nos aéroports à travers le pays, afin d'empêcher les détournements, les bombes, le sabotage et toutes ces choses. Au cours de la crise, nous avons adopté des mesures d'urgence. Je me demande quelles dispositions permanentes nous envisageons pour empêcher des situations de ce genre.

M. Jamieson: Dans la loi internationale, c'est évidemment la préoccupation principale, que d'essayer d'obtenir un accord international pour régler les problèmes des pirates de l'air. En d'autres mots, si nous pouvons obtenir que chaque pays accepte de ne pas les héberger, en toutes ces circonstances, ce sera un pas dans la bonne direction. La position du Canada fut celle proposée à l'IATA ou à l'OACI, je crois: lorsque deux pays font un accord bilatéral, ils devraient écrire dans cet accord un engagement portant que si un pays ne poursuit pas un pirate de l'air, que l'accord bilatéral cesse d'exister. Nous proposons que cette mesure soit adoptée par tous les pays qui ont des ententes bilatérales. Nous n'avons réussi qu'en partie, mais le mouvement est amorcé sur la scène internationale.

Au Canada, chaque aéroport principal a son comité de sécurité avec, à sa tête, des gens du ministère, en plus d'autres personnes des lignes aériennes ou d'ailleurs. Je suis sûr que vous ne voulez pas d'exemples particuliers, mais je puis vous assurer que c'est un régime qui fonctionne bien. On me l'a expliqué, il est à toute épreuve.

[Texte]

would not want me to go into the specifics, but I can assure you that it is a quite good system. I have had it explained to me and it is quite thorough.

On the matter of such things, for example, as frisking passengers or checking baggage, as things stand at the moment this is largely a matter for decision by the airline concerned, and there is a reason for that. Air Canada at the moment does have the magnetometer and can conduct searches. It does on occasion announce that for a particular flight the passengers are requested to submit to a search and so on. The reason why it is not made mandatory is, of course, that it would literally tie up the whole operation if it had to be on every flight, including one from St. John's to Gander. I do not know if you would ever get a hijack from St. John's to Gander, but it is left generally speaking to the airlines to decide depending on what areas they are flying into and what the level of danger is. So that really is the position. Beyond that, I think the only thing I could say is that the airlines and the existing law does prohibit anyone from carrying fire-arms aboard an aircraft and both the government or the law and the airlines do have adequate rights to search. In fact, there is adequate room to prosecute if anyone is found with a fire-arm aboard an aircraft.

• 1740

Mr. McGrath: But it seems to me that these regulations which obviously exist are not generally propagated. I see no evidence of them posted on aircraft or on airline tickets or in airport terminals. People should be told that they cannot bring on board an aircraft, a firearm or anything that could be explosive in nature.

Mr. Jamieson: That suggestion has merit, to give more publicity to what the nature of existing prohibitions is, I would agree. The difficulty here, of course, is that so many of these crimes are completely irrational, therefore, it is almost impossible to set up a contingency system to cover them all. For example, the other day most people would have thought it highly unlikely that anybody going out of Seattle would have wanted to hijack a plane and would have wound up in Vancouver. But we do the best we can with an extremely difficult situation. Of course, the plane crews are all briefed on how to handle them and so on.

The one thing we did not do and it appeared to get a good deal of public commendation—we did not put armed guards on Canadian planes, I think, for obvious reasons. I did not feel it was either necessary or desirable in this country.

Mr. McGrath: In our particular case, if a potential hijacker happens to hit the right meteorological combination, he can always hijack the plane to St. Pierre, eh?

Mr. Jamieson: That is right.

Mr. McGrath: I do not mean to make light of the question because there are cases, for example, hunting parties and so on and that kind of thing—one never knows—this could lend itself to all sorts of accidents.

Mr. Jamieson: Yes. We will certainly consider this idea of notices or something of this nature to make them aware.

[Interprétation]

Pour ce qui est de fouiller les passagers ou de vérifier les bagages, pour l'instant cette décision repose sur les lignes aériennes concernées. Il y a raison à cela. Air Canada possède actuellement un magnétomètre qui peut faire ces recherches et, à certaines occasions on annonce que les passagers d'un certain vol y seront soumis. La raison pour laquelle ce n'est pas obligatoire, c'est qu'évidemment il y aurait trop de retards si chaque vol était soumis, y compris celui de St. John's à Gander. Je ne sais pas si vous avez des pirates de l'air de St. John's à Gander mais, nous laissons à la discrétion des compagnies aériennes le soin de décider, selon les régions où elles volent et le danger qui existe. A part cela, je pourrais ajouter que la loi actuelle défend à quiconque de transporter des armes à feu à bord d'un avion. Le gouvernement ou la loi et les lignes aériennes ont des droits adéquats qui leur permettent de faire des recherches. En fait, on peut poursuivre quiconque transporte une arme à feu à bord d'un avion.

M. McGrath: Il me semble que ces règlements qui, manifestement, existent, ne sont pas diffusés, en règle générale. On ne les voit pas sur les billets d'avion et ils ne sont pas affichés dans les aéroports ou signalés dans l'avion, que je sache. On devrait avertir le public qu'il est interdit d'emporter une arme à feu ou n'importe quel engin explosif, à bord d'un avion.

M. Jamieson: Votre proposition est valable dans la mesure où il faudrait vraiment donner plus de publicité aux interdictions en vigueur, j'en conviens. Il y a cependant un problème. La plupart de ces délits sont tout à fait illogiques; aussi, il est impossible d'établir un système permettant de répondre à toutes les éventualités. Il y a quelques jours, par exemple, personne n'aurait pu imaginer que quelqu'un partant de Seattle aurait pu détourner un avion pour se rendre à Vancouver. Nous faisons de notre mieux dans une situation extrêmement difficile. Bien entendu, les équipages d'avion reçoivent toutes les instructions nécessaires pour faire face à ces difficultés.

La seule chose que nous n'ayons pas faite et le public nous en a félicités, c'est de n'avoir pas mis des gardes armés sur les avions canadiens. Je pense que les raisons en sont manifestes. J'estimais que cela n'était si nécessaire ni souhaitable dans notre pays.

M. McGrath: Dans le cas qui nous intéresse, si un éventuel pirate de l'air tombe sur de bonnes conditions météorologiques, il pourrait toujours détourner un avion sur St-Pierre, n'est-ce pas?

M. Jamieson: C'est exact.

M. McGrath: Je ne voudrais pas prendre cette affaire à la légère. Il y a des cas, par exemple, où les passagers se rendent à une partie de chasse et l'on ne sait jamais, cela pourrait amener toutes sortes d'accidents.

M. Jamieson: Oui. Nous allons étudier cette idée de publier des annonces ou quelque chose du genre pour avertir les passagers.

[Text]

Mr. Howe: Could I have a supplementary question?

The Chairman: Will you allow Mr. Howe a supplementary?

Mr. McGrath: Yes.

Mr. Howe: With regard to this question of security, Mr. Jamieson, the tremendous thefts that take place around the airports sometimes—there was one \$180,000 theft at the height of the FLQ crisis; some years ago, there was a theft of bullion in Toronto. How do these people find out about these things? You would almost think there is someone within the organization who leaked information.

Mr. Jamieson: Without answering the question for obvious reasons, I would refer you to your own question. You understand the delicacy of the situation.

Mr. Howe: Yes. What agencies within your organization do we have for security when shipments of this kind are going to be moved?

Mr. Jamieson: Perhaps I can phrase the question in this way without giving offence to anyone—you understand and I do not want to cast any reflection—but we have indicated many times that air lines need to be very careful in screening the people who are engaged in this kind of work for them. I think that is about as far as I would want to go at the present time.

Mr. Howe: Thank you.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I saw no reference in your statement to this fact either, although there was general reference to a pay-as-you-go type of policy. You suggested—I think it was last year or the year before—that you hoped to devise a plan whereby airports would become self-supporting, similarly, I suppose, to the national harbours. What is the position of that plan at the moment?

Mr. Jamieson: We think the major international airports in Canada can be made self-supporting; indeed, in one sense, for example, a place like Dorval is at the present time. The whole objective in terms of building these new major facilities is that they are built out of this revolving fund. They are essentially built with loaned funds and their operations over a period of years are designed to recover that expenditure. In terms of the major airports, we think this is a quite authentic and reasonable goal. Of course, it goes downhill rapidly when you get past the areas where you have big traffic volumes.

Mr. McGrath: I mean self-supporting, not in terms of revenue but in terms of autonomy, using the Crown-corporation concept . . .

Mr. Jamieson: Oh, I see.

Mr. McGrath: . . . self-supporting in terms of revenue and management; in other words, becoming a sort of autonomous branch of the whole operation.

• 1745

Mr. Jamieson: We are within about two to three weeks of examining a detailed study on this. I think that the principle is one we have already accepted, and that is that we should go in that route. The question is whether you should have one authority which would perhaps administer five or six of the major airports, or eight or ten, however many there are in this category, or whether you

[Interpretation]

M. Howe: Pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Permettriez-vous à M. Howe de poser une question supplémentaire?

M. McGrath: Oui.

M. Howe: En ce qui concerne la question de sécurité, monsieur Jamieson, j'aimerais obtenir un éclaircissement sur les importants vols commis dans les aéroports. Au plus fort de la crise du FLQ, il y a eu un vol de \$180,000 et il y a quelques années, on a volé des lingots d'or à Toronto. D'où ces individus peuvent-ils tirer leurs renseignements? Il faudrait presque croire qu'il y a quelqu'un, au sein de l'organisation, qui les renseigne.

M. Jamieson: Je ne pourrais, pour des raisons manifestes, répondre à cette question. J'espère que vous comprendrez que c'est une affaire délicate.

M. Howe: Oui. Dans le cadre de votre organisation, quels sont les organismes qui s'occupent de la sécurité des envois de ce genre?

M. Jamieson: Je pourrais peut-être vous donner une réponse sans offenser personne. Vous comprendrez que je ne désire pas trop m'avancer. Nous avons signalé à de nombreuses reprises que les compagnies aériennes devaient se montrer très prudentes en ce qui concerne le recrutement de leurs agents de sécurité. C'est tout ce que je puis vouloir dire pour l'instant.

M. Howe: Je vous remercie.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Dans votre déclaration, je n'ai rien vu au sujet de l'autonomie des aéroports bien que vous ayez abordé vaguement le problème de l'autofinancement. Vous avez préconisé, l'année dernière ou encore l'année précédente, je crois, un système qui permettrait aux aéroports de se financer eux-mêmes, comme le font les aéroports nationaux. Où en est ce plan à l'heure actuelle?

M. Jamieson: Nous pensons que la plupart des aéroports internationaux du Canada pourraient se suffire à eux-mêmes, de la même façon que le fait Dorval à l'heure actuelle. L'objectif, dans son ensemble, serait de financer la construction de ces nouvelles grandes installations grâce aux fonds de roulement. À l'heure actuelle ces installations sont construites grâce à des emprunts et l'exploitation vise à recouvrer ces dépenses sur un certain nombre d'années. En ce qui concerne les grands aéroports, nous pensons que c'est là un objectif réalisable. Bien sûr, cela devient plus difficile lorsqu'on en vient aux régions où le trafic aérien est beaucoup moins intense.

M. McGrath: Je ne voulais pas parler des questions financières, j'entendais autonomie au sens de corporation de la Couronne . . .

M. Jamieson: Je vois.

M. McGrath: . . . il s'agirait d'une autonomie sur le plan des revenus et de la gestion. Autrement dit, un aéroport devrait devenir une sorte d'organisme autonome dans l'ensemble des opérations.

M. Jamieson: Depuis deux ou trois semaines, nous faisons une étude approfondie de cette question. Nous en avons déjà accepté le principe et nous sommes décidés à nous orienter dans cette voie. Le problème c'est qu'il faudrait qu'une seule autorité gère cinq ou six, voire huit ou dix grands aéroports, selon le nombre qu'il y en a dans cette catégorie, ou alors il faudrait un organisme séparé pour

[Texte]

should have a separate organization for each of the major airports such as, for example, Toronto and Montreal. We will be going in that direction, but whether as I say it will be an all-embracing authority or one for each airport is still open to question.

Mr. McGrath: Of course, then, there is the old perennial. What about the road to the Ottawa airport?

Mr. Jamieson: I was asking about this only the other day. The information I have is that all impediments have been removed, that the necessary budgeting for it has been given to the NCC, and I believe the completion date is late 1972.

Mr. McGrath: That is encouraging.

The Chairman: Can I put you on the second round, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Yes, Mr. Chairman. Perhaps it might be a good time.

May I just ask you a question, Mr. Chairman? I was not here at the outset. Do we plan to sit tonight?

The Chairman: Yes, at 8 o'clock.

Mr. McGrath: And when do we plan on having the Minister back? Is he coming back or is he just staying on for this general first item?

I am sorry. I have been reminded that we have a schedule on it so I will withdraw the question.

The Chairman: We are scheduled for 8 o'clock tonight. It all depends on what progress we are going to make tonight.

Mr. McGrath: All right.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman. My first questions are related to the motor vehicle safety program. I have been told—I do not know whether it is correct or not—that there has been a reduction in funds allocated to research under your Department, that is research for motor vehicle safety. I have been trying to analyse these estimates here. I notice that the provisions for motor vehicle safety are listed in the section relating to votes 40, 45 and 50. I am wondering if somebody could tell me under which vote exactly the motor vehicle safety comes?

Mr. Jamieson: The surface administration.

Mr. Allmand: But there are three votes.

Mr. Jamieson: Mr. Cornblat is here, who is our chief financial adviser.

Mr. I. C. Cornblat (Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport): You will find it on page 26-48.

Mr. Allmand: I have the page, but I am just wondering under which vote it comes.

Mr. Cornblat: Mr. Chairman, it would be under vote 40.

[Interprétation]

chacun des grands aéroports comme ceux de Toronto et Montréal. Nous nous orienterons dans cette voie mais nous ne savons toujours pas si nous allons mettre tous les grands aéroports sous une seule autorité ou si chaque aéroport disposera d'une administration indépendante.

M. McGrath: J'en viendrai maintenant à l'éternelle question: qu'en est-il de la route vers l'aéroport d'Ottawa?

M. Jamieson: Je m'informais justement à cet égard l'autre jour. Les renseignements que j'ai obtenus, c'est qu'il n'y a plus d'obstacles et que la Commission de la capitale nationale dispose à présent des fonds nécessaires. Je pense que les travaux seront menés à terme pour la fin de l'année 1972.

M. McGrath: Voilà qui est encourageant.

Le président: Pourrais-je vous demander de reprendre la parole au second tour, monsieur McGrath?

M. McGrath: Oui, monsieur le président, cela serait peut-être opportun.

Pourrais-je vous poser une dernière question, monsieur le président? Je n'étais pas présent au début de la séance. Avons-nous décidé de siéger ce soir?

Le président: Oui, à 20 heures.

M. McGrath: Quand allons-nous demander au ministre de revenir, alors, s'il revient; ou n'assiste-t-il qu'à cette première séance d'ordre général?

Je regrette, on vient de me rappeler que notre programme est établi; aussi, je retire ma question.

Le président: Nous allons siéger ce soir à 20 heures. Tout dépend de la façon dont nous avancerons ce soir.

M. McGrath: C'est parfait.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je vous remercie, monsieur le président. Mes premières questions ont trait au programme de sécurité des véhicules à moteur. Je me suis laissé dire, mais je ne sais pas si cela est exact, que les fonds alloués à la recherche en matière de véhicule à moteur, dans le cadre de votre ministère, ont été réduits. J'ai essayé d'analyser les prévisions de dépenses et j'ai remarqué que le financement du programme de sécurité des véhicules à moteur est mentionné aux crédits 40, 45 et 50. Quelqu'un pourrait-il me dire quel est le crédit qui couvre le programme de sécurité des véhicules à moteur?

M. Jamieson: L'administration de surface.

M. Allmand: Mais il y a trois crédits.

M. Jamieson: M. Cornblat, notre conseiller financier en chef pourrait peut-être vous répondre.

M. I. C. Cornblat (Sous ministre adjoint, finance, ministère du Transport): Vous trouverez cela à la page 26-48.

M. Allmand: Je vois la page, mais je me demande de quel crédit il s'agit.

M. Cornblat: Monsieur le président, ce serait le crédit 40.

[Text]

Mr. Allmand: That is fine.

Mr. Cornblat: And you can see the breakdown at the bottom of page 26-42 where you see Road and Motor Vehicle Safety, \$1,165,000 in 1971-72 and \$747,000 in 1970-71, an increase next year over this year of about half a million dollars.

Mr. Allmand: Yes. Why it is difficult to understand these estimates is that the breakdown at the bottom falls under three votes: there is vote 40, vote 45 and vote 50. And I was not sure under which one the motor vehicle safety program comes. You say it is vote 40.

I notice that there is an increase in the motor vehicle safety bureau, but has there been an increase or decrease in the amount of money dedicated to research into automobile accidents in motor vehicle research? We do not know from looking at the breakdown of estimates whether the moneys are being spent just on administration or whether they are being spent on research. There is no breakdown on that.

Mr. Cornblat: I can give you the details on this later but I believe that most of this \$500,000 increase is related to studies which the Directorate will be undertaking in 1971-72, but on the actual breakdown of the increase as between administration on the one hand and research studies on the other, I do not have those precise details with me at the moment.

Mr. Allmand: I would like to have those. You say that most of the increase is dedicated to studies. Would they be studies, and I would also like to know whether studies within your Department or studies allocated to private institutions such as universities. I notice that you have maintained your budget of \$50,000 for grants and contributions. Would there be some research carried out under the grants and contributions section and some research within your own division?

• 1750

Mr. Jamieson: Yes, I think I can answer that. I do not think that we have any hard and fast rules on it. If it appears that it can be done better in a university, then that is the place where we would do it. On the other hand, if it is better within the Ministry then that is where we would do it. The division is not clear cut by any manner or means.

Mr. Allmand: While you cannot give me the specific breakdown, you say you have an impression that there has been an increase in research studies.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Allmand: Mr. Minister, what I am a bit concerned about—and we discussed this when we passed the Motor Vehicle Act last year—is that in this area last year in Canada 5,400 people were killed, 180,000 injured. This is about 10 per cent of the American figures; we are about 10 per cent of their population. I see that in the United States 56,000 people were killed last year in automobile accidents which is 11,000 more, by the way, than were killed in Viet Nam. Automobile accidents now are one of the biggest killers and biggest sources of injury and disability.

I am wondering why we have maintained the Estimates for this bureau at such a low level. It would seem to me that this area should be substantially increased. The total budget is \$1,165,000 for one of the biggest killers in

[Interpretation]

M. Allmand: C'est bien.

M. Cornblat: Au bas de la page 26-42, vous pouvez voir la ventilation des dépenses sous la rubrique Sécurité des routes et des véhicules à moteur, \$1,165,000 en 1971-1972 et \$747,000 en 1970-1971; ce qui représente pour l'année prochaine une augmentation d'environ un demi-million de dollars sur l'année courante.

M. Allmand: Oui. Il est difficile de comprendre ces prévisions budgétaires car la répartition au bas de la page s'applique à trois crédits: le crédit 40, le crédit 45 et le crédit 50. Je ne savais pas très bien quel était le crédit du programme de sécurité des véhicules. Vous dites que c'est le crédit 40.

J'ai remarqué que l'on prévoyait une augmentation pour le bureau de sécurité des véhicules à moteur mais le montant alloué à la recherche en matière d'accidents de circulation et de véhicules à moteur se voit-il diminuer ou augmenter? Dans la répartition des dépenses, rien ne nous dit si les fonds sont affectés à l'administration ou à la recherche. Nous n'avons pas de répartition des dépenses, à cet égard.

M. Cornblat: Je pourrais vous donner les détails plus tard mais je crois que la plus grosse partie de ces \$500,000 d'augmentation porte sur les études que la direction entreprendra en 1971-1972. En ce qui concerne la répartition effective de cette augmentation entre, d'une part, l'administration et d'autre part, les recherches, je ne dispose pas de tous les détails pour le moment.

M. Allmand: J'aimerais les obtenir. Vous nous avez dit que la plus grande partie de l'augmentation serait consacrée aux recherches. S'agirait-il vraiment d'études et ces études seraient-elles menées dans le cadre de votre ministère ou seraient-elles confiées à des organismes privés comme des universités, par exemple. J'ai pu noter que vous avez maintenu votre budget de \$50,000 pour les subventions et les contributions. Prévoit-on certaines recherches dans le cadre des subventions et des contributions ainsi que dans le cadre de votre division?

M. Jamieson: Je pense pouvoir répondre à cette question. Nous n'avons pas de règle précise à cet égard. S'il nous apparaît que les recherches seraient plus valables dans une université, c'est à l'université que nous les confierions. D'autre part, si le ministère est mieux apte à se charger de ces recherches, nous nous en chargerons. De toute façon, la ligne de démarcation n'est pas trop précise.

M. Allmand: Vous ne pouvez me donner la répartition exacte mais vous m'avez dit avoir l'impression que les sommes affectées à la recherche avaient été augmentées.

M. Jamieson: Oui.

M. Allmand: Monsieur le ministre, je suis quelque peu préoccupé par une question que nous avons discutée lors de l'adoption de la Loi sur les véhicules à moteur, l'an dernier. L'année dernière, 5,400 personnes sont décédées et 180,000 autres ont été blessées au Canada dans des accidents de circulation. Cela représente environ 10 p. 100 du taux d'accidents américains alors que nous représentons, environ 10 p. 100 de leur population. L'année dernière, 56,000 personnes sont mortes aux États-Unis dans des accidents d'automobile, et signalons, en passant, que cela fait 11,000 victimes de plus que n'en a fait la guerre du Vietnam, la même année. Les accidents d'automobile constituent aujourd'hui l'une des sources les plus importantes de mortalité, de blessures et d'invalidités.

[Texte]

Canada. I think it probably ranked second if I am not mistaken.

Is there any possibility of looking forward to increases in motor vehicle safety and motor vehicle safety research?

Mr. Jamieson: I am not sure that this is the premise that you are advancing, but the number of accidents or the magnitude of the problem will not lend itself necessarily to a proportionate increase in research. You have to remember that we are only one of many many agencies both within Canada and internationally, who are working in this field.

Here once again I refer you to my earlier comments about shared information, that one of the difficulties in the whole research field—and auto safety is no exception—is that we have discovered that there is a great deal of research going on which is duplicating itself in many different parts of the world. Therefore, what we have tried to do is to concentrate on particular aspects of it. We also have access to what is being done in the United States and we are part of the general world-wide effort against what I agree is a very difficult problem.

Our main project at the moment is the drunken driver. You may have seen some of the comments that I made several months ago about how, in co-operation with the United States, we have taken the lead in terms of specific studies about drunkenness and driving and the relationship between the two. In other words, I reject the idea that we are unconcerned, as you say because we are spending a little bit on our worst disaster. I do not think that it automatically follows that you would do very much more if you had a great deal larger research organization going within Canada.

Mr. Allmand: I did not want to give the impression that you are unconcerned, Mr. Minister. However, it would just seem to me that maybe it was an oversight or that maybe the impact of the seriousness of this matter has not been implanted well enough. I made this point when we were discussing the Bill and I make it again. I will go on to something else.

I do not know whether we can rely on research being done by private institutions, many of which are related to the automotive industry, or whether we can rely on research being done in the United States. It would seem that a major area for Canadian research would be in conditions and relating to winter and our weather conditions. We had one hang of a winter this year and I would be interested in knowing how many of those deaths occurred due to freezing up or freezing of roads or something to do with the working of the automobile due to weather conditions and all that kind of thing. It would seem to me there would be an area which would be very specific for Canada, which would be different from many parts of the United States, and that would be our weather conditions.

[Interprétation]

Je me demande pourquoi nous avons limité les dépenses de ce bureau à un niveau aussi bas. Il me semble qu'il faudrait augmenter les crédits en cette matière. L'ensemble du budget prévu pour l'une des plus importantes cause de mortalité au Canada est \$1,165 million. Je pense que dans les causes de mortalité, les accidents d'automobile occupent la seconde place.

Ne pourrait-on pas envisager une augmentation dans les sommes consacrées à la recherche sur la sécurité des véhicules à moteur?

M. Jamieson: Je ne suis pas sûr que vous partiez de cette hypothèse, mais il faut savoir que le nombre d'accidents et l'ampleur du problème n'est pas nécessairement fonction de l'importance des travaux de recherche. Il faut se rappeler que nous ne sommes qu'un des nombreux organismes qui, au Canada ou dans le monde, font des recherches en cette matière.

Encore une fois je vous reporterai à mes déclarations précédentes en ce qui concerne les échanges d'informations. L'une des principales difficultés de la recherche, à l'heure actuelle, et la sécurité des automobiles ne constitue pas une exception, c'est que bien souvent il y a double emploi dans les différentes parties du globe. Aussi, nous avons essayé de nous attacher à certains aspects particuliers de cette recherche. Nous avons connaissance de ce qui se fait aux États-Unis et nous participons à l'effort mondial en vue de résoudre un problème, qui, j'en conviens, est considérable.

Notre principale étude pour le moment porte sur l'ivresse au volant. Vous avez sans doute pris connaissance des déclarations que j'ai faites il y a quelques mois, lorsque j'ai dit qu'en collaboration avec les États-Unis, nous avions pris les devants en ce qui concerne la recherche sur l'ivresse au volant. Autrement dit, je ne pense pas que nous soyons indifférents comme vous le prétendez parce que nous ne dépensons pas assez pour faire face à l'un des fléaux les plus importants. Si le Canada menait des travaux de recherche de bien plus grande envergure, cela ne voudrait pas nécessairement dire que l'on pourrait faire plus, à cet égard.

M. Allmand: Je ne voulais certainement pas faire croire que vous êtes indifférent monsieur le Ministre. Toutefois, il me semble que c'était peut-être là une négligence ou peut-être que l'on n'avait pas bien saisi toute la gravité de cette affaire. J'ai déjà fait cette remarque lors de l'étude du bill et je tiens à la réitérer. A présent, je passerai à une autre question.

Je ne sais pas si nous pouvons nous fier aux recherches menées par des instituts privés, dont bon nombre sont rattachés à l'industrie automobile ni même si nous pouvons nous fier aux recherches effectuées aux États-Unis. Il me semble que les recherches canadiennes devraient s'inscrire dans le cadre des conditions météorologiques qui sévissent, en hiver, dans notre pays. Nous avons eu un dur hiver cette année et j'aimerais bien savoir quel est le nombre de décès causés par le verglas sur nos routes ou par la conduite dans des conditions météorologiques difficiles, etc. Il me semble qu'il y a là un domaine de recherche propre au Canada qui ne répond pas aux conditions prévalentes dans bien des régions des États-Unis. Je veux parler de nos conditions météorologiques.

[Text]

Mr. Jamieson: Did you want me to comment?

• 1755

Mr. Allmand: I would really like to see you increase the Estimates.

Mr. Jamieson: If we had felt that we could usefully use additional funds in this area, in the current year, I would have been quite prepared to put in additional money. We have only been in this field, as you know, for two years and furthermore one of the difficulties is that a lot of people assume, as I gather you do, that if you simply spent more money that you would get more answers. One of our difficulties is the number of people in unrelated areas who say "Give us \$50,000 to carry on this research for you because we have an idea about some aspect of automobile safety". Our number one job is to co-ordinate what is already known and to act as a catalyst for many of these organizations. As I say, winter conditions are special to Canada but not exclusive to Canada. It may very well be that somebody somewhere two or three years ago did many of the things that you are talking about but it is not even known.

The number one thing in this, if you had to decide which area you were going to concentrate on, is the drunken driver. About 70 per cent of all serious accidents involve drinking and this it seemed to us would be the most sensible area by far on which to concentrate at the moment but we are not doing it to the exclusion of others.

Mr. Allmand: People who are working in this field have told me that there are several research projects they cannot proceed with because they cannot get the funding.

Mr. Jamieson: Were these people within the Ministry?

Mr. Allmand: No, outside.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Allmand: They feel that these are projects which are not being done anywhere else. I am not an expert myself and it is difficult for a nonexpert to assess what an expert tells you. However, I have also read some of the remarks of Ralph Nader and others and they have been very critical of the American program. Our program is not as intensive as that one.

Mr. Jamieson: Mr. Cornblat tells me that more than one half of the increase to which you referred is going into research.

Mr. Allmand: I presume that Mr. Cornblat will give me a breakdown of the figures.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I will move on to air travel. I have a report here which comments on the decline in air travel and, in particular, in the profit squeezes being encountered by airlines around the world, in particular in the United States.

Of the 21 scheduled and nonscheduled airlines in the United States, the majority are expected to show losses amounting to \$50 million.

This may be something that has to do with the airlines, I do not know, but it would seem that it would relate to air traffic control, airports and everything else. Has our Department of Transport made forecasts with respect to

[Interpretation]

M. Jamieson: Vous me demandez mon point de vue?

M. Allmand: En fait, j'aimerais surtout que vous augmentiez les crédits.

M. Jamieson: Si nous avions pensé pouvoir utiliser avec quelque utilité des fonds supplémentaires à cet égard pour l'exercice financier, j'aurais été tout disposé à demander des sommes supplémentaires. Nous ne nous sommes lancés dans ce domaine qu'il y a deux ans, comme vous le savez. En outre, l'une des difficultés c'est que bien des gens pensent, comme vous sans doute, que si l'on dépense plus d'argent on obtient plus de résultats. L'un de nos problèmes vient du fait que certains individus qui travaillent dans des domaines non apparentés nous disent: «Donnez-nous \$50,000 et nous mènerons des recherches pour vous parce que nous avons quelques notions en matière de sécurité automobile». Notre premier objectif, c'est de rassembler toutes les connaissances actuelles et de devenir en quelque sorte le catalyseur des différents organismes de recherche. Comme je vous l'ai dit, les conditions météorologiques en hiver sont particulières au Canada mais elles ne sont pas exclusivement propres au Canada. Il se peut très bien qu'il y a deux ou trois ans, un individu ait fait les recherches dont vous parlez mais qu'il ne soit même pas connu.

Dans l'ordre de priorité, si nous devons décider où nous allons faire porter nos efforts, je crois que l'ivresse au volant tient la première place. Près de 70 p. 100 de tous les accidents graves proviennent de l'ivresse au volant et il nous semble que, logiquement, c'est là que nous devons faire porter nos efforts, pour le moment. Toutefois, nous n'excluons pas les autres domaines.

M. Allmand: Des personnes qui travaillent dans ce domaine, m'ont fait savoir qu'il y a bien des projets de recherches qu'ils ne peuvent pas mettre en œuvre, étant donné qu'ils n'ont pas les fonds nécessaires.

M. Jamieson: S'agit-il de personnes du ministère?

M. Allmand: Non, de personnes de l'extérieur.

M. Jamieson: Oui.

M. Allmand: Ils pensent que ces projets de recherches n'ont pas encore été étudiés ailleurs. Je ne suis pas expert en la matière et il est difficile pour un profane de juger les dires d'un expert. Toutefois, j'ai pu lire les observations de Ralph Nader et d'autres qui se montrent très critiques à l'égard du programme américain. Notre programme n'est même pas aussi intensif que celui-là.

M. Jamieson: M. Cornblat m'apprend que plus de la moitié de l'augmentation dont vous avez parlé sera consacrée à la recherche.

M. Allmand: Je suppose que M. Cornblat pourra me donner une répartition des chiffres.

M. Jamieson: Oui.

M. Allmand: Monsieur le président, je passerai, à présent, à la question des voyages aériens. J'ai devant moi un rapport qui traite de la baisse du taux d'utilisation des avions et, en particulier, de la compression des bénéfices que subissent les compagnies aériennes dans le monde, surtout aux États-Unis.

Sur les 21 compagnies aériennes des États-Unis, enregistrées ou non, on pense que la majorité subiront un déficit de cinquante millions de dollars.

Il se peut que cela soit dû aux compagnies aériennes, je n'en sais rien, mais il semble que le contrôle du trafic aérien, les aéroports et tout le reste exercent également

[Texte]

increase in air travel, both with respect to the number of aircrafts in the air, the number of people taking aircraft and the amount of freight. How does this relate to the proposal that we first heard after the election of 1968 with respect to the amalgamation of CPA and Air Canada? At that time, Mr. Richardson was making certain statements about a possible amalgamation. With this profit squeeze, if there is going to be a very real difficulty in decline of air travel, it would seem to me this might be something to consider again.

• 1800

Mr. Jamieson: It is hard to pick the bones out of that in terms of, again, giving a short answer.

There is obviously a decline in air travel. It has been prevalent during all of 1970 and really began in 1969. There is, I think, a fairly general feeling that it is temporary, that the curve will continue upward. Incidentally, we, in Canada, have not been hit as badly as in the United States.

As to the contributing factors, the economic situation generally would have something to do with it, but also you have the phenomenon in this part of the twentieth century of jaded travellers. Going to Europe at one point used to be a lifetime highlight, it is now a routine thing. We see the evidence of resort centres going from tremendous popularity to nonpopularity pretty quickly. There is a whole general shifting in terms of peoples' travel patterns and, of course, you have the other phenomenon, which is the chartered flight. While these have had some slump themselves, it is nevertheless the case, that they, in many cases and particularly in Canada, have had an impact on the schedule. While there has been this decline, I think the projections for the future are reasonably optimistic and it is merely a question of how long it is going to take them to recover.

I should say, by the way, that in the United States there seems to be a fairly widespread feeling that some mergers or some bankruptcies may have to occur, that they have probably an excess of air carriers, but as to an amalgamation between Air Canada and CP Air, there is no thought being given to this at the moment and I do not think it was ever anything more than sort of a concept for discussion at any time.

Mr. Allmand: So your long range forecasts are that there will be an increase of passengers, freight and total aircraft flying in the air in Canada and this slowdown is a temporary thing.

Mr. Jamieson: Yes, domestically we have not been hit as hard. There has been a decline in Air Canada's projections, but it has not been as much as for a comparable airline, say, in the United States. So, the general forecasts, I believe, are as I said, optimistic.

Mr. Allmand: I am going to follow that up, then, Mr. Jamieson, with the possibilities for new air routes for our carriers. I have read that CP Air is attempting to revive its route to China. Last year, I think, at this Committee, you told us that we were hoping to negotiate new lines with the United States. What is the status of new routes for our international airlines?

[Interprétation]

une influence. Le ministère des Transports a-t-il établi des prévisions en ce qui concerne l'augmentation des voyages aériens, à la fois pour ce qui est du nombre d'avions en vol, du nombre de passagers et de la quantité de fret aérien. Comment pouvons-nous rapprocher cette question de la proposition faite après les élections de 1968, en ce qui concerne la fusion du Canadien Pacifique et d'Air Canada? A l'époque, M. Richardson laissait entendre qu'une fusion était possible. Suite à la compression des bénéfices, si l'on éprouve de sérieuses difficultés dans le

contexte de la réduction des voyages aériens, il me semble qu'il faudrait réétudier la question.

M. Jamieson: Encore une fois, il est difficile de trouver les éléments de cette question qui permettraient de donner une réponse brève.

Manifestement, les voyages aériens diminuent. Cette situation a prévalu pendant toute l'année 1970 et a commencé, en fait, en 1969. On estime en général que ce n'est qu'un problème passager et que le courant va reprendre. Disons, en passant, que le Canada n'a pas été aussi gravement affecté que les États-Unis.

Dans les éléments qui interviennent, la conjoncture économique acertainement joué un rôle mais il faut y ajouter le fait qu'à l'heure actuelle, les voyageurs sont blasés. Jadis, se rendre en Europe était un grand événement, aujourd'hui cela s'inscrit dans le train-train de la vie quotidienne. Nous pouvons remarquer que les centres de villégiature qui étaient autrefois extrêmement populaires se vident rapidement. Toutes les habitudes de voyage se modifient et bien sûr il y a encore un autre phénomène qui intervient, ce sont les vols nolisés. Bien que ceux-ci ont également leur crise, dans bien des cas et surtout au Canada, ils n'en n'ont pas moins une incidence sur la programmation des vols. Certes, il y a eu un déclin mais je pense que les perspectives pour l'avenir nous permettent d'être optimistes. Le tout c'est de savoir combien de temps cela prendra pour renverser le courant.

A ce propos, je devrais dire qu'aux États-Unis un courant d'opinion veut que certaines fusions ou certaines faillites doivent nécessairement se produire, qu'il y a peut-être trop de compagnies aériennes. Cependant, en ce qui concerne Air Canada et CP Air, on n'envisage pas de fusion à l'heure actuelle et je ne pourrais même pas dire s'il s'agissait d'autre chose que de paroles en l'air, à l'époque.

M. Allmand: Vous prévoyez donc à long terme que le nombre de passagers augmentera ainsi que la quantité de fret et le total des vols au Canada en estimant que ce ralentissement n'est que temporaire.

M. Jamieson: Oui, sur le plan national nous n'avons pas été aussi durement touchés. Air Canada a prévu une diminution du nombre de passagers mais cela n'était pas aussi grave que celle prévue par une ligne aérienne d'importance semblable aux États-Unis. Aussi, en général, je pense que nous pouvons nous montrer optimistes pour l'avenir.

M. Allmand: J'aimerais poursuivre cette question, monsieur Jamieson, en abordant le problème des nouveaux itinéraires pour nos avions. J'ai appris que CP Air tente de rouvrir sa ligne vers la Chine. L'année dernière, vous nous avez dit, au sein de ce Comité je crois, que vous espériez pouvoir négocier de nouvelles lignes aériennes avec les États-Unis. Qu'en est-il des nouvelles lignes pour nos compagnies internationales?

[Text]

Mr. Jamieson: I would like to make a distinction between developed and immediately lucrative or potentially lucrative routes as opposed to developmental routes. The difference being exactly the ones that you have said. A route, let us say, into the Far East, into the Orient would be very much a developmental route, but into the United States, it would have a profit more quickly.

In terms of the U.S., we have been carrying on negotiations with the United States government for over a year beginning at the usual low level and more or less escalating regularly since that time. We have still not succeeded in getting the United States to agree to any changes in the present bilateral and really, at this moment, the initiative, more or less, rests with them. We had our last meeting approximately three months ago and it will really now be a matter for the United States to indicate when they wish to resume. I would hope and expect that that will be in the reasonably near future.

On the matter of the longer range prospects, as you mentioned, into China and so on, this is a very difficult question to answer as to just how this kind of thing ought to be handled. If, let us say, in this case Canadian Pacific Airlines wished to open up that kind of a route, should we let them do so and say "Fine, that is all right" regardless of how much money they lose? If they are prepared to absorb the losses, that question becomes much more direct when it is Air Canada, because, of course, we are talking about the public's money. So each one of these has to be, more or less, weighed on its merits and unless you had a special hearing to talk about the whole question of bilateral agreements, I am really not capable, unless I gave you an hour long dissertation on the subject, of going into it in great detail.

Mr. Allmand: I see the Chairman is getting impatient. Do you want to adjourn now, Mr. Chairman?

The Chairman: It is past 6 o'clock and I think we should adjourn until 8 o'clock tonight.

Mr. Allmand: Will you put me on the list for the next round? Put me back on the list please.

The Chairman: Thank you.

I would ask every Member to try to be on time, so we will be able to start at 8 o'clock tonight, if it is possible.

EVENING SITTING

• 2008

The Chairman: Gentlemen, I had said to Mr. Ritchie that he would have the floor.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to question the Minister on the St. Lawrence Seaway. His special issue of newsletter mentions that an extensive study on the economic and financial aspect of the Seaway has been completed by a consulting firm. Can he give the name of this firm?

Hon. Don Jamieson (Minister of Transport): Yes; Carr and Associates.

Mr. Ritchie: Can you give any information as to what in a general way the results were? The western grain trade has been alerted that there might be a rise in tolls due to the suggestion by Mr. Carr, I believe, that tolls be increased on the Seaway.

[Interpretation]

M. Jamieson: J'aimerais faire une distinction entre, d'une part, les lignes déjà exploitées immédiatement rentables et les lignes potentiellement rentables et d'autre part, les lignes à exploiter. La différence est exactement celle que vous avez décrite. Une ligne aérienne vers l'Extrême-Orient ou l'Orient serait surtout une ligne à exploiter mais une ligne vers les États-Unis serait beaucoup plus rentable.

Nous avons entamé des négociations avec le gouvernement des États-Unis, depuis plus d'un an, en commençant par les exigences assez limitées que nous augmentons régulièrement depuis lors. Nous n'avons toujours pas réussi à aboutir à un accord avec les États-Unis pour modifier l'accord bilatéral actuel et, en fait, l'initiative est plus ou moins de leur côté. Nous avons tenu notre dernière réunion il y a environ trois mois et c'est à présent aux États-Unis de nous dire quand ils veulent reprendre les conversations. J'ose croire que cela se fera sous peu.

Au sujet des perspectives à long terme, vous avez parlé de lignes vers la Chine, etc., il m'est très difficile de vous dire comment il faudrait aborder ces questions. Mettons, par exemple, que la CP Air désire ouvrir une ligne de ce genre. Devrions-nous les laisser faire en leur disant: «C'est parfait.», quelles que soient les pertes à prévoir? Si la compagnie est prête à faire face à ces pertes, cette question devient beaucoup plus brûlante en ce qui concerne Air Canada parce que nous parlons bien sûr des deniers publics. Aussi, il faut soupeser les mérites de toutes ces initiatives et à moins de consacrer une séance aux accords bilatéraux, je ne serais pas en mesure de vous donner beaucoup de détails à cet égard sans me lancer dans de longues explications qui prendraient plus d'une heure.

M. Allmand: Je crois que le président s'impatiente. Voulez-vous lever la séance, monsieur le président?

Le président: Il est plus de six heures et je pense que nous pourrions nous ajourner jusqu'à huit heures du soir.

M. Allmand: Voudriez-vous m'inscrire sur la liste des orateurs pour le second tour, s'il vous plaît?

Le président: Je vous remercie.

Je demanderai à tous les députés d'être à l'heure de sorte que nous puissions commencer à huit heures précises, si c'est possible.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, j'avais dit à M. Ritchie qu'il aurait la parole.

M. Ritchie: Monsieur le président, je voudrais poser une question au Ministre au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent. Dans le numéro spécial de son bulletin d'information, il mentionne qu'une étude approfondie des aspects financiers et économiques de la voie maritime vient d'être faite par une société consultante. Pourrait-il donner le nom de cette société?

M. Jamieson: Oui, elle s'appelle Carr et Associés.

M. Ritchie: Pourriez-vous nous dire, d'une façon générale, quel a été le résultat de ces discussions? Dans l'Ouest, les commerçants de grain ont entendu dire qu'il pourrait y avoir une augmentation des droits de péage sur la voie maritime, augmentation proposée par M. Carr.

[Texte]

Mr. Jamieson: No decision has been made with regard to the recommendations in the Carr report. A copy of it is available to you or to any other member who might wish to see it. What we have done is simply make it public and invite comments from all interested parties with regard to the contents and recommendations.

• 2010

Basically you are correct in saying that Mr. Carr believes that a modest series of increases amounting to approximately five per cent per year for a period of five years, which would mean in effect 25 per cent over a five year period, could be absorbed by the trade using the St. Lawrence Seaway. This of course is challenged by quite a number of users of the Seaway and we are waiting to hear from them as to just why they feel that is so before any decisions are made.

I may say too, of course, that any decision with regard to a change of tolls would invariably raise questions concerning our relationship with the United States in the operating of this facility, because of course it is to quite a considerable extent operated by us jointly or under a joint agreement.

Mr. Ritchie: Could one raise them without the other? Would there have to be agreement to raise them?

Mr. Jamieson: Under present circumstances it is correct that Canada and the United States would have to agree on a toll increase under the scheme as it presently exists, but I would have to qualify that to the extent of saying that there are certain of the facilities, notably the Welland Canal, for example, and the new Welland bypass, which are not part of the agreement and that in those sections we would be able to move unilaterally if we so desired.

Mr. Ritchie: What is the bulk of the tonnage coming east? Grain is a big one.

Mr. Jamieson: I am afraid that I would not have the statistics. May I point out to you that on the 9th of this month officials of the St. Lawrence Seaway will be here to have their estimates examined in detail and I am sure they would be delighted to give you specific figures on the movements in each direction.

In addition to grain moving east into or out of Canadian ports, coal represents quite a significant commodity for the steel mills along the system.

Mr. Ritchie: What moves west mainly? Is it iron ore?

Mr. Jamieson: Iron ore is one of the chief commodities of a bulk character moving west in the Seaway system. Of course if one takes both the commodities destined for Canadian and for American ports into account, and looking at the whole system through to the Great Lakes, a good deal of it is general consumer goods, the full range as it were of commodities that one normally expects to see shipped by sea.

Mr. Ritchie: Has there been any comment to the effect that an increase in tolls might cause the iron ore to be shipped to Atlantic ports and utilized in that way?

[Interprétation]

M. Jamieson: Aucune décision n'a été prise en ce qui concerne les recommandations contenues dans le rapport de M. Carr. Nous pouvons vous faire remettre, de même qu'aux autres députés, un exemplaire de ce rapport, si vous désirez l'examiner. Nous n'avons fait que le rendre public et inviter toutes les parties intéressées à faire des

observations à propos de son contenu et des recommandations qui s'y trouvent.

Vous avez fondamentalement raison de dire que M. Carr pense qu'une série de légères augmentations s'élevant à peu près 5 p. 100 par an sur une période de cinq ans, ce qui représente en réalité 25 p. 100 pour cinq ans, pourrait être absorbée par les sociétés commerciales qui utilisent la voie maritime du Saint-Laurent. Ceci a bien-sûr été critiqué par bon nombre d'usagers de la voie maritime, et nous attendons qu'ils nous expliquent leur position, avant de prendre une quelconque décision.

Je pourrais aussi ajouter que toute décision concernant le changement des péages va soulever naturellement des problèmes dans nos rapports avec les États-Unis, au sujet de l'utilisation de cette voie, car, vous le savez, nous l'exploitons en commun ou selon des accords mutuels.

M. Ritchie: L'une des parties pourrait-elle augmenter les droits de péage sans que l'autre le fasse? Faudrait-il nécessairement un accord pour les augmenter?

M. Jamieson: Dans les conditions actuelles, il est exact que le Canada et les États-Unis devraient se mettre d'accord sur une augmentation des péages dans le cadre du système en vigueur, mais je dirais aussi que certaines voies, comme le canal Welland, par exemple, et le nouveau canal de dérivation Welland, ne font pas partie de cet accord, et que dans ces cas, nous pourrions prendre des mesures unilatérales, si nous le désirions.

M. Ritchie: En quoi consiste la plus grande partie du trafic vers l'est? Le grain compte pour une part importante.

M. Jamieson: Je suis désolé, mais je ne dispose pas des chiffres. Permettez-moi de vous dire que le 9 de ce mois, les représentants de la compagnie du Saint-Laurent viendront ici pour vous présenter leurs estimations en détail et je suis certain qu'ils seront très heureux de vous donner des chiffres précis concernant le trafic dans les deux sens.

Outre le grain qui est acheminé vers l'est, venant des ports du Canada ou se dirigeant vers ceux-ci, le charbon tient une place importante, en raison de la proximité des aciéries qui se trouvent le long de la voie maritime.

M. Ritchie: En quoi consiste la plus grande partie du trafic vers l'ouest? Est-ce du minerai de fer?

M. Jamieson: Le minerai de fer représente une des parties les plus importantes du trafic vers l'ouest, sur la voie maritime. Bien sûr, si l'on considère les produits destinés à la fois aux ports Canadiens et Américains, et si l'on prend le système entier, avec les Grands Lacs, le trafic consiste surtout de biens de consommation, tous ceux que l'on peut s'attendre à voir transporter par bateau.

M. Ritchie: N'a-t-on pas dit qu'une augmentation des droits de péage pourrait entraîner un détournement du minerai de fer vers les ports de la côte atlantique?

[Text]

Mr. Jamieson: Yes, a certain amount of argument has been raised, or the contention has been voiced, by some of the steel mills and the iron ore producing companies to the effect that if Seaway costs rose appreciably then the Seaway would have to face competition from a route which would involve, for instance, going down the eastern seaboard to a point in the United States and then moving overland by unit trains to the steel mills.

It is also claimed in some quarters, because iron ore is now available from a number of different sources, that if the Seaway tolls were to become prohibitively high this could have the effect of indeed cutting off that source altogether. In other words the customers would buy from other sources of iron ore.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

• 2015

The Chairman: Gentlemen, I think if we want to make a little progress we should now go by the Votes. We will leave Vote 1 open and go on to Vote 5. You will find Vote 5 on page 26-12. Mr. Macquarrie.

Mr. Jamieson: Mr. Chairman, if Mr. Macquarrie would permit me, I mentioned earlier that I had the report on Atlantic Transport Aviation and with your permission I would now like to table it so that members could have copies of it. There are copies in the room.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Macquarrie: Mr. Chairman, I have underlined the reference to the air navigation study and I wonder if I might have a chance to look it over and ask my questions a little later.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I do not know what particular vote we are on now. If we continue the way we have been doing and get the general discussion over, then no doubt we can go through it quite quickly. Are you trying to go into specific votes?

The Chairman: If there is to be any discussion on Vote 5, the matter is open. If not, we will try to adopt it. We always leave Vote 1 open for further discussion. Yes, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: It is sometimes very difficult to find out whether the subject matter we want to question on is under a specific Vote. For example, I see that Vote 5 has to do with marine transportation and I have something here that overlaps several Votes.

The Chairman: If it is the wish of the Committee I could leave it open for another round.

Mr. Allmand: There may be no questions at all on specific Votes. If you let the members take their turns on general questions they may be exhausted and then you can just pass the Votes.

An hon. Member: It was my understanding, Mr. Chairman, that we would have another go at the general . . .

The Chairman: Fine. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Jamieson, I realize that some type of a taxi agreement has been drawn up for the Montreal airport. I have had some discussions with some of the people there at the stand about the lack of space. I understand that right now there is room for 40 cars at the stand. Is any consideration being given to extending that area so that more cars can park there? I understand that some pretty serious tickets have been handed out by both the RCMP

[Interpretation]

M. Jamieson: Oui, cette question a déjà été soulevée par certaines aciéries et par certaines sociétés minières, que si les droits de péage augmentaient sensiblement, la voie maritime devrait faire face à la concurrence d'autres voies comme, par exemple, une route qui descendrait le long de la côte est jusqu'à un point des États-Unis, et qui, de là, utiliserait le transport ferroviaire jusqu'aux aciéries.

On a dit aussi que, étant donné que l'on peut se procurer du minerai de fer à un certain nombre de sources, si les droits de péage sur la voie maritime devraient atteindre un niveau prohibitif, cela pourrait avoir pour effet de couper cette source d'approvisionnement. Autrement dit, les clients achèteraient leur minerai autre part.

M. Ritchie: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Messieurs, si vous voulez que l'on avance, il faudrait passer au crédit N° 5. Vous trouverez le crédit à la page 26-12. Monsieur Macquarrie.

M. Jamieson: Monsieur le président, si M. Macquarrie me le permet, j'ai mentionné plus tôt que j'ai le rapport sur le transport trans-atlantique par avion, et j'aimerais le déposer au comité, monsieur le président, si vous me le permettez, afin que tous les membres puissent en avoir une copie.

Le président: Est-ce que c'est d'accord, messieurs?

Des voix: D'accord.

M. Macquarrie: Monsieur le président, j'ai souligné la référence se rapportant à cette étude sur la navigation. Est-ce que je pourrais l'examiner et présenter ma question un peu plus tard dans la soirée?

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le ministre, je ne sais pas à quel crédit nous en sommes. Si nous procédions comme auparavant nous pourrions les passer assez rapidement. S'agit-il de crédits spécifiques?

Le président: S'il y a matière à discussion sur le crédit 5, l'article est ouvert à la discussion. Sinon, nous essaierons de l'adopter. Le crédit 1 est toujours ouvert à la discussion. Oui, monsieur Allmand?

M. Allmand: C'est très difficile de savoir si le sujet sur lequel nous voulons poser des questions se trouve sous un crédit spécifique. Je m'aperçois que le crédit 5 traite du transport maritime et j'ai quelque chose ici qui vient après plusieurs crédits.

Le président: Si c'est le désir du Comité, je le laisserai pour un autre tour.

M. Allmand: Il n'y aura peut-être pas de questions sur les crédits spécifiques. Si vous laissez les députés poser des questions d'ordre général, ils se lasseront et ensuite laisseront passer les crédits.

Une voix: J'avais compris qu'il y aurait un autre tour pour les questions générales . . .

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Jamieson, je crois savoir qu'il y a eu un accord en ce qui concerne les taxis à l'aéroport de Montréal. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec les personnes qui s'occupent du poste de taxis au sujet du manque d'espace. À l'heure actuelle, il n'y a assez d'espace que pour 40 voitures. A-t-on pensé à agrandir le terrain de stationnement afin de pouvoir y garer plus de voitures? La Gendarmerie royale et la police de Dorval distribuent un

[Texte]

and the Dorval Police Department. What representations have been made to you in this regard?

Mr. Jamieson: There is no intention of increasing the stand beyond the scope of 35 or 40 cars. When we made the agreement I think it was fully understood by the representatives of the taxi drivers that there had to be some limit. It was mutually agreed that it would be in the range of 35. We have extended it somewhat since that time. I suggest that if it were to be increased, for example, to 45 that there would be questions about whether it should be 50, and so on.

We not only have a space problem but I think we also have to recognize that our primary objective in all of this, as reflected by the Committee's report, is really the travelling public. We have been quite satisfied with the response and the results. I do not think there are ever any occasions when taxis are not available for those who want them. I think if we were to extend it very much beyond the present limits that we would then have a serious imbalance between the taxis, the limousines and the bus service. So far as I am aware the taxis appear to be generally satisfied, although I think there are bound to be arguments in this kind of a situation no matter, as I say, how many spaces you provide.

Mr. Skoberg: I think it should all sort of be based on supply and demand. If the demand was there no doubt the extra cabs would be coming in there to park. I have been given to understand this backs them out into the street. Whether or not there is an area available that could be used for . . .

Mr. Jamieson: In so far as the number upon which we agreed which, as I said—and I am speaking from memory—is somewhere between 35 and 40, there is ample space for them and improvements have been made within the last little while. I was there a couple of weeks ago and I consulted with management and they have made some improvements in it. It is a very difficult situation because obviously the forty-first man or the thirty-sixth man, as the case may be, is always unhappy that there is not a place for him.

Mr. Skoberg: I have a question, and you may want to answer it later, about whether the Dorval or the municipal police can serve tickets on the cab drivers that are at this common stand.

• 2020

Mr. Jamieson: I will take notice of it and find out. My recollection is that the Dorval police do the actual policing except right on the territory, where the RCMP I think are responsible.

Mr. Skoberg: If there are any supplementaries on that subject, Mr. Chairman, I would be pleased to . . .

The Chairman: Are you through, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I have some other questions on other subjects but maybe we could finish this now.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I just wanted to continue. I was just asking the Minister if he could say, in all fairness, since the Atlantic Freight Assistance Act, if it is true from the indications he has that trucking is a more desirable and more popular mode of transportation for freight in the Maritimes than rail. Is the emphasis changing?

[Interprétation]

grand nombre de contraventions. Vous a-t-on approché à ce sujet?

M. Jamieson: Il va de soi, monsieur, que nous n'avons pas du tout l'intention d'augmenter le nombre de taxis au-delà de 35 à 40 voitures. Lorsque nous avons conclu cet accord, les représentants des chauffeurs de taxis savait qu'il fallait fixer une limite. Nous avons conclu que le nombre serait de 35. Comme vous le savez, nous avons prolongé ce chiffre, si l'on peut dire. Nous en avons de 40 mais si nous l'augmentions à 45 on voudrait qu'il y en ait 50 et ainsi de suite.

Vous savez que nous avons un problème d'espace, mais nous devons reconnaître que notre préoccupation principale, comme il apparaît dans le rapport du comité, c'est la question des voyageurs. Nous sommes très heureux des résultats et de la réponse que nous avons obtenus. Je crois qu'il y a toujours des taxis à la disposition des personnes qui désirent en avoir. Mais j'ai peur que si nous en augmentions la limite actuelle, nous créerions à ce moment-là, un déséquilibre entre le service d'autobus, le service de taxis et les limousines. Pour le moment, je dois dire que les compagnies de taxis sont assez satisfaites. Il va de soi qu'on peut toujours trouver des arguments dans une situation comme celle-là, peu importe le nombre de places que vous avez.

M. Skoberg: Ceci devrait être basé, il me semble, sur l'offre et la demande. Si la demande existait on pourrait permettre à d'autres taxis de se présenter. Je crois qu'ils seraient dans la rue. Je ne sais pas s'il y a un autre endroit où ils pourraient . . .

M. Jamieson: Comme je vous ai déjà dit, le nombre sur lequel nous nous étions mis d'accord est entre 35 et 40. Je dois dire qu'il y a quand même eu des améliorations depuis quelque temps. Je m'y suis rendu la semaine dernière, et j'ai consulté le personnel sur les lieux et je dois dire qu'il y a déjà une grande amélioration. Mais je reconnais le fait que la situation n'est pas facile, c'est-à-dire que la 41^e personne qui se présente n'a pas de place.

M. Skoberg: J'ai encore une question mais peut-être que je pourrais attendre un peu plus tard. Je voudrais savoir si c'est la police municipale ou la police de Dorval qui a le droit de leur délivrer des contraventions?

M. Jamieson: Je vais en prendre note et chercher. Je crois savoir que c'est la police de Dorval qui exerce là, sauf sur le territoire où c'est la GRC qui maintient l'ordre.

M. Skoberg: S'il y a d'autres questions supplémentaires à ce sujet, monsieur le président, je serais heureux . . .

Le président: Avez-vous terminé, M. Skoberg?

M. Skoberg: J'aimerais poser une autre question sur un autre sujet, mais ne serait-il pas préférable d'en finir avec cette question.

Le président: M. Breau.

M. Breau: Monsieur le président, j'aimerais continuer la discussion, c'est-à-dire demander au ministre s'il pourrait me dire, en toute honnêteté, depuis que nous avons la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, s'il est vrai, selon lui, que le transport par route est plus populaire que le transport par rail dans les Maritimes. La tendance est-elle toujours la même?

[Text]

Mr. Jamieson: As I mentioned this afternoon, that would appear to be the case. I do not think it has changed dramatically since the introduction of the Atlantic Freight Assistance Act. I think it was . . .

Mr. Breau: No, but this proves . . .

Mr. Jamieson: . . . present there before, that there was a great deal of movement by truck. But of course there are certain commodities that still must move by rail of necessity and there are others, I suppose, where it is to the shipper's or the consignee's advantage to have it move by rail. But the really significant fact I think is the surprising level of freight movements by truck within the Atlantic area. I think that is what has been really pointed up by the registrations of these trucking companies.

Mr. Breau: On the question of revenues and expenditures for airports—and Mr. McGrath touched on that—you mentioned that some airports could be self-sustaining now. I hope the pay-as-you-go principle will not be applied to every airport by itself in Canada but that there will be an equalization. In other words, the Montreal and Toronto airports should bring in a lot more revenue than cost to compensate for the losses in other areas.

Mr. Jamieson: This is the general concept. I mentioned this afternoon that there were perhaps eight or ten—I referred to them as the international airports—and there are some small ones too which for special reasons more than break even. But it is a fact that we do not anticipate that every small airport in the country will have to pay its own way, and frankly, if the larger ones can generate some additional funds that we can use for smaller airports, then I think that is entirely consistent with the confederate concept, if you like.

Mr. Breau: Yes. In other words, even if you do have that, it would be pay-as-you-go for all airports collectively but you would not expect the Moncton Airport, for example, to generate enough revenue . . .

Mr. Jamieson: Moncton Airport?

Mr. Breau: Yes . . . to pay for itself.

Mr. Jamieson: I really could not pass any judgment as to Moncton itself but there are airports of that size which in one way or another manage to pay for themselves, but Moncton may not be one of them. I would have to look at the actual figures.

Mr. Breau: But the big ones would have to pay for the smaller ones.

Mr. Jamieson: That has been a pretty consistent pattern in this country.

Mr. Breau: All right, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg, I have to apologize. I thought you were through but would you give a chance to Mr. Trudel to put a supplementary question here?

Mr. Trudel: Either that, Mr. Chairman, or I shall await my turn.

The Chairman: Will you finish your questions, then, Mr. Skoberg?

[Interpretation]

M. Jamieson: Comme je vous l'ai déjà dit cet après-midi, il semble que cela soit le cas. Il n'y a eu de changements considérables depuis l'introduction de cette Loi. Cela . . .

M. Breau: Non, mais cela prouve . . .

M. Jamieson: . . . existait déjà, il y avait déjà énormément de mouvements qui se faisaient par camions. Il y a certains produits qui empruntent le rail par nécessité, et pour d'autres, certainement, l'expéditeur ou le destinataire ont intérêt à utiliser le rail. Le fait saillant c'est l'énorme quantité de transport fait par route dans la Région atlantique. C'est ce qui ressort vraiment quand on parcourt la liste des permis de ces compagnies de transport.

M. Breau: En ce qui concerne les revenus et les dépenses pour les aéroports—et M. McGrath en a parlé—vous avez dit que certains aéroports pourraient se subvenir à eux-mêmes. J'espère que le principe d'autofinancement ne sera pas appliqué à tous les aéroports du Canada, mais qu'il y aura une péréquation. En d'autres termes, les aéroports de Montréal et de Toronto devraient faire rentrer beaucoup plus qu'ils ne coûtent pour compenser les déficits des autres.

M. Jamieson: C'est l'idée générale. J'ai déjà dit qu'il y en avait huit ou dix—que j'ai appelé aéroports internationaux—et qu'il y en a aussi de petits qui pour une raison ou une autre sont loin de joindre les deux bouts. Toutefois il est certain que nous ne nous attendons pas à ce que chaque petit aéroport puisse s'autofinancer, et bien sûr, si les plus importants peuvent offrir des fonds supplémentaires utilisables pour les petits aéroports, je pense que cela va tout à fait dans le sens de concept confédératif.

M. Breau: En d'autres termes, même si cela est, ce système d'autofinancement serait collectif, mais vous ne vous attendriez pas à ce que l'aéroport de Moncton offre assez de revenu . . .

M. Jamieson: L'aéroport de Moncton?

M. Breau: Oui, pour s'autofinancer.

M. Jamieson: Je ne voudrais pas présumer de Moncton mais il y a des aéroports de cette taille qui parviennent à s'autofinancer. Il me faudrait étudier les chiffres.

M. Breau: En somme, les grands aéroports paieront pour les petits.

M. Jamieson: C'est l'idée générale.

M. Breau: Merci.

Le président: M. Skoberg, je m'excuse. Je croyais que vous aviez fini. Mais voudriez-vous laisser M. Trudel poser sa question?

M. Trudel: Oui, monsieur le président, ou alors j'attendrai mon tour.

Le président: Bon. Alors poursuivez M. Skoberg.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Minister, there was some discussion in the House the other day about the movement of grain to the coast for the ships that are waiting there and there not being sufficient grain at that port. It was suggested that there had been some type of slow-down and tie-up and that the railroads had contributed to this situation. Have you had any contact with the railroads, both the CN and the CP, as to any tie-up in the movement of cars—any appreciable tie-up for the movement of grain to the coast?

Mr. Jamieson: No. Indeed, in recent months the general reporting has been what I would describe as fairly satisfactory. During part of 1970, as there always is there was a shortage of cars available at different points but both railways have introduced the block system, as you know, to a lesser or greater degree in different regions, and the word I have heard, generally speaking, is that it has meant an improvement. If there are specifics, of course, these are usually brought to my attention by members or by someone and I look into them. But I have not heard anything along the line that you have mentioned.

Mr. Skoberg: In this particular situation I understand the ships were some one month late, overdue in arriving. If there was a shortage of cars—and as it did develop, No. 2 northern grain was not available to load some of these ships—then where does the responsibility lie?

Mr. Jamieson: It is a divided responsibility to some extent. I suppose in the first instance the responsibility is on whoever caused the ships to be a month late, if you want to go to that end of the line. And it is a complicated problem because when you have any disruption in the scheduling, things tend to get out of phase.

• 2025

The only thing I could say in a general way is that I saw a report—I usually get one each week—on what the situation is. At Vancouver there were some delays but they were not, as I understand it, extensive and a larger quantity of grain than normal was flowing through the system, as it were, even with the difficulties that were encountered. But I would think that the Wheat Board, the people in charge of the transportation of wheat, would have the specifics of that for you.

Mr. Skoberg: Would it follow that possibly the Wheat Board themselves did not have the right type of grain out there? If you are suggesting that there was no tie-up in the pipeline in the movement of grain to the coast then there must be some reason behind it all if this grain was not available. I am pleased to hear at least that there is no tie-up so far as the real operation is concerned.

Mr. Jamieson: Nothing untoward of which I am aware other than the normal kind of problem which exists perennially—a shortage of cars at certain locations.

Mr. Skoberg: I saw some pictures of the icebreaking situation and the type of icebreakers you have now. Is any further consideration being given to extending the season at the port of Churchill and using the ice-breakers more efficiently in that area?

Mr. Jamieson: Yes. In fact, in response to the request of the Government of Manitoba in 1970 we did bring the *St. Laurent* into Churchill quite late in the season. As I recall, it was early December. This was more or less an experimental voyage. As it turned out, she was not able to get right into the pier because of rafting ice on the shore or

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le ministre, on a parlé à la Chambre du trafic de grain vers la côte et des bateaux qui attendent, en soulignant que la quantité n'était pas suffisante pour ce port. On a dit que cette situation de relentissement et de blocage était due en partie au chemin de fer. Avez-vous eu des contacts avec les chemins de fer, le CN et le CP, relatifs à un arrêt dans le trafic—à une suspension du trafic du grain vers la côte?

M. Jamieson: Non, je dois dire que dans les derniers mois, on nous a fait savoir que c'était très satisfaisant. Durant l'année '70 comme vous le savez, il y a eu un manque de trains de marchandises, mais les chemins de fer ont établi un système que l'on appelle le *block system* qui s'applique à différentes régions et à ce que j'ai entendu dire, c'est une amélioration. S'il y a eu des points particuliers, en général, on me les communique et je les examine. Mais je dois vous avouer que rien de semblable ne m'a été communiqué.

M. Skoberg: Dans ce cas précis, certains bateaux avaient près d'un mois de retard. S'il y avait une pénurie de wagons—ce qui fut le cas pour le grain du Nord n° 2 lors du changement de ces bateaux—à qui en incomberait la responsabilité?

M. Jamieson: J'ai l'impression que la responsabilité doit être partagée. D'abord elle revient à quiconque est responsable du retard des bateaux. Et il s'agit d'un problème très compliqué car lorsqu'il y a un bouleversement dans les dates tout va de travers.

La seule chose que je puis dire en général est que j'ai vu un rapport—j'en reçois habituellement un chaque

semaine—sur la situation actuelle. A Vancouver il y a eu quelques retards, mais, si j'ai bien compris, ils n'étaient pas trop importants et une plus grande quantité de l'habitude de céréales a pu s'écouler par le système, tel qu'il était, malgré les difficultés qui se sont présentées. Mais je pense que la commission du blé, c'est à dire les gens qui s'occupent du transport du blé, pourra vous fournir les renseignements à ce sujet.

Skoberg: Est-ce qu'il s'ensuivait que la commission du blé elle-même pourrait ne pas avoir la note de grain qui convient? Si vous dites qu'il n'y avait pas d'embouteillage dans le pipeline qui achemine le grain à la côte, il doit donc y avoir une raison quelque part pour que ces grains ne fussent pas disponibles. Mais je dois dire que je suis très heureux d'apprendre enfin qu'il n'y a pas eu d'embouteillage, tout au moins en ce qui concerne l'opération elle-même.

M. Jamieson: Non, il n'est rien arrivé de fâcheux à part le genre de problèmes qui se posent habituellement, tels l'insuffisance de wagons à certains endroits.

M. Skoberg: J'ai vu des photos sur la situation des brise-glaces et le genre de brise-glaces que vous possédez. Est-ce qu'il y a de plus amples renseignements sur l'extension de la saison au port de Churchill et l'utilisation plus rationnelle des brise-glaces dans cette région?

M. Jamieson: Oui. En fait, en réponse à la demande du gouvernement du Manitoba en 1970, nous avons amené le «*Saint-Laurent*» à Churchill très tard dans la saison. C'était en décembre, si je me souviens bien. Il s'agissait plus ou moins d'un voyage d'essai. Comme je vous le disais le bateau n'a pas pu s'approcher juste au bord des quais à

[Text]

something of that nature. But she was able to navigate into Churchill.

It is a fairly widespread feeling that the season could be extended somewhat. There are two inhibiting factors, neither one of which is the icebreaking capability. That possibly could be covered. But even before one gets to that there is the matter of the location of Churchill itself and the river. The fresh water causes an early ice freeze-up—I have forgotten the technical name of it but I believe it is frazzle ice or something of that nature.

The second point, of course, is the difficulty with insurance rates. We have up to now had a problem where, regardless whether ships could get in or not, the insurance rate after a particular time became prohibitively high.

In an effort to correct this situation, or to help with it, I have invited four gentlemen who are amongst the key figures in the Lloyd's underwriting organization, as well as a Canadian and an American insurance representative, to visit with us next week or the week after—some time during this month of March—and we actually will take them to the site, not only in terms of northern transportation but also in the Gulf of St. Lawrence, because the number one necessity before we can move very rapidly in terms of extending the season is to have something done about the insurance rates.

Mr. McGrath: Would Mr. Skoberg allow me a supplementary?

Mr. Skoberg: Sure.

Mr. McGrath: Could I apply the similar question to the situation on the St. Lawrence? What new technology is being planned apart from icebreakers to extend the season on the St. Lawrence, and if no new technology is planned what new initiatives are planned with respect to icebreakers on the St. Lawrence to extend the season in the port of Montreal and indeed on the Great Lakes?

Mr. Jamieson: In so far as Montreal is concerned, one almost could say that it has a year-round season now. There are occasional and unavoidable delays or hangups because of particular ice conditions, but generally speaking we have been able to keep the ship channel open to Montreal consistently for the last number of years.

• 2030

Further up there are a number of difficulties—and incidentally the St. Lawrence Seaway people when the Estimates come up they will be glad to give you details on this—and one of the problems with extending the season is the locks. You have an ice problem around the locks which is complicated but we are carrying out experiments. We have put an extra icebreaker on the Great Lakes this winter and they are carrying out experiments there to see what can be done about getting the season open earlier in the spring and keeping it open in the fall.

Each year in recent years we have managed to prolong the season by a week or two in the fall and to open it up generally speaking a little bit earlier in the spring. I guess you could say now that by and large we have a nine-month season probably throughout the whole system. We have some complications. I do not think the icebreaking capability is the problem in so far as the St. Lawrence and the Great Lakes are concerned. The problem is really one, as I mentioned, of the locks, where these create special dif-

[Interpretation]

cause de la glace ou quelque chose de ce genre. Mais le bateau était capable de pénétrer quand même dans le port de Churchill.

Beaucoup de gens pensent que la saison pourrait être étendue un peu. Mais il y a deux raisons qui s'y opposent, et ce n'est pas la question du brise-glace qui entre en considération. On pourrait certainement y remédier. Mais avant que nous n'abordions ce sujet, il y a tout d'abord le problème de la situation du port de Churchill et de la rivière. L'eau douce provoque le gel précoce de la rivière. J'ai oublié l'appellation technique, je crois qu'il s'agit de glace pilée ou quelque chose comme ça.

La deuxième difficulté c'est le taux des assurances. Nous avons jusqu'à présent eu quelques ennuis pour déterminer si les bateaux pouvaient pénétrer ou non. Et vous savez que les taux d'assurance augmentent après une certaine période et deviennent extrêmement élevés.

Afin d'améliorer la situation ou d'y remédier, j'ai invité quatre personnes qui comptent parmi les personnalités les plus importantes de la compagnie d'assurances *Lloyd*, ainsi que des agents d'assurance canadien et américains, à nous rencontrer la semaine prochaine ou d'ici deux semaines, c'est-à-dire durant le mois de mars, et nous pourrions alors les amener sur place, non seulement pour leur montrer le système des transports dans le Nord, mais aussi pour qu'ils voient le golfe du Saint-Laurent lui-même. En effet, la toute première nécessité avant d'aborder la question de l'extension de la saison, est de faire quelque chose à propos des tarifs d'assurance.

M. McGrath: Est-ce que M. Skoberg m'autorise à lui poser une question supplémentaire?

M. Skoberg: Bien sûr.

M. McGrath: Puis-je poser la même question à propos de la situation sur le Saint-Laurent? Quelle nouvelle technologie prépare-t-on pour pouvoir étendre la saison sur le Saint-Laurent? Je ne parle pas seulement des brise-glace; est-ce qu'on prévoit par exemple d'étendre la saison au port de Montréal et même aux Grands Lacs?

M. Jamieson: En ce qui concerne la ville de Montréal, on peut pratiquement dire que ce port est utilisé pendant toute l'année. Il y a naturellement des retards inévitables dûs parfois à la glace, mais en général nous pouvons dire que nous avons été capables de garder le canal ouvert jusqu'à Montréal depuis plusieurs années.

De plus, il y a un certain nombre de difficultés, d'ailleurs lorsque les prévisions budgétaires seront établies les responsables de la Voie maritime du Saint-Laurent seront heureux de vous donner des détails à ce sujet; l'un des problèmes en ce qui concerne la prolongation de la saison, ce sont les écluses. Nous avons un problème assez compliqué qui est dû à la glace qui se forme autour des écluses mais nous effectuons des expériences. Cet hiver nous avons mis en service sur les Grands Lacs un brise-glace supplémentaire et ils sont en train d'essayer de voir ce qui peut-être accompli afin d'ouvrir la saison plus tôt au printemps et de la garder ouverte en automne.

Chaque année, je dois dire que nous avons été à même de prolonger la saison d'une semaine ou deux durant l'automne et de l'ouvrir un peu plus tôt au printemps. Donc, nous pouvons dire que dans l'ensemble, nous avons une saison de 9 mois, tout le long de la voie maritime. Nous avons naturellement quelques complications qui se présentent. Je ne pense pas que le problème soit celui de

[Texte]

faculties. And also we have to be careful with regard to the hydro generating stations in the Lakes and the effect of the premature ice break-up on the possibility of ice getting into the hydro systems; we are co-operating with Ontario Hydro this winter and with the Americans.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I put a question on the Order Paper some time back, in October 1970, on what airplanes does Air Canada now have an order on a reserve basis. A question was asked whether or not the Department of Transport or the CTC approved a supersonic plane to fly over the Atlantic and Canada; the answer was no. The projected delivery dates for some of the supersonic planes are already recorded and they have been ordered or at least they are on order as such, some of them in line position and some of them on option. If the Department of Transport has not determined what attitude it is going to take or what position it will be taking in the supersonic plane situation how can Air Canada then possibly put the planes on order—even put them in line position?

Mr. Jamieson: In so far as the present is concerned we have determined our position and as you have mentioned reference to the response, at the present time regulations say that no plane shall fly at supersonic speeds over Canadian territory. It does not mean that a supersonic airplane cannot fly over Canada but it cannot fly at supersonic speed. In so far as Air Canada is concerned they do have what is known as a queue position for an SST but it was purely and simply a question of just in a sense indicating very very tentative kind of interest. It so happens by the way that their queue position is the last one so that they are not even in the queue in any precise meaning of that word. My own guess at the moment is that our problem will not come in terms of making the decision for Air Canada and that the SST for Canadian purposes is quite a long way in the future. Our problem is likely to arise more rapidly when other countries flying from Europe the United States or globally in some way or other may wish to fly through Canadian air space. At the moment our regulations would prohibit them from doing so at anything other than at subsonic speeds.

Mr. Skoberg: You may be aware of the question, what specific research have you undertaken by any government agency? and your answer was "None." I wonder whether or not you are going to do any research into this whole area?

Mr. Jamieson: Yes, there is a report now actually. I am not sure. I asked the Deputy here. The other day I asked for some information as to whether it was a public document or not or whether we had any international commitments with regard to it.

Mr. Stoner: It was a in-house document but I do not see any reason why it could not be made public if that is your wish to members of this Committee because I think it contains some interesting information.

Mr. Jamieson: It is a first assessment of SST and we would be glad to make it available.

[Interprétation]

l'efficacité des brise-glace, en ce qui concerne le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Le réel problème, comme je vous l'ai déjà mentionné, ce sont les écluses, où nous avons des difficultés particulières. Et aussi, il faut dire que nous devons être très prudents en ce qui concerne les stations génératrices d'électricité sur les lacs et aussi il faut éviter que la glace, puisse se glisser dans les systèmes d'électricité lorsqu'elle est brisée prématurément. Ce hiver nous coopérons avec Hydro-Ontario et avec les Américains.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: En octobre 1970 j'ai inscrit une question au Feuilleton relativement aux avions qu'avait commandé Air Canada pour ses réserves. Il a été demandé si le ministère des Transports ou la CCT a approuvé le survol de l'Atlantique et du Canada par un avion supersonique, la réponse été négative. Les dates prévues pour la livraison de certains avions supersoniques ont déjà été inscrites et ils ont été commandés ou ils sont en voie de l'être, on prévoit de commander certains d'entre eux et certains d'entre eux sur option. Si le Ministère des Transports n'a pas déterminé quelles positions il va prendre en ce qui concerne les avions supersoniques. Comment Air Canada peut-il commander ces avions ou faire des prévisions au sujet d'en commander?

M. Jamieson: En ce qui concerne ce qui se passe à l'heure actuelle, nous avons défini notre position, et comme vous avez mentionné la réponse, d'après les règlements actuels aucun avion ne doit survoler le territoire canadien à des vitesses supersoniques. Cela ne veut pas dire qu'un avion supersonique ne peut pas survoler le Canada, mais il ne doit pas survoler à une vitesse supersonique. En ce qui concerne Air Canada, ils ont ce qu'on appelle la position de queue en ce qui concerne un avion supersonique mais c'était purement et simplement une question d'indiquer un intérêt très mitigé. Leur position en queue est la dernière, c'est-à-dire que, ils ne sont même pas dans cette position au sens strict du terme. Pour l'instant, je crois que notre problème n'est pas de prendre une décision pour Air Canada et que l'emploi de services de transports supersoniques est très très éloigné, en ce qui concerne le Canada et le problème va se poser peut-être plus rapidement que nous le pensons, lorsque d'autres pays ayant des avions supersoniques venant d'Europe pour se rendre aux États-Unis voudront survoler l'espace aérien canadien. Pour l'instant, comme je l'ai dit, nos règlements interdiraient que les avions le fassent à des vitesses supersoniques.

M. Skoberg: Lorsque l'on vous a demandé quelles recherches vous avez chargé un organisme gouvernemental d'entreprendre, votre réponse a été négative. Allez-vous faire des recherches à ce sujet?

M. Jamieson: Oui, il existe un rapport à ce sujet, je ne sais pas très bien, le sous-ministre est ici et je lui ai demandé l'autre jour s'il s'agissait d'un document à la disposition du public, ou si nous avions des engagements internationaux en ce qui le concerne.

M. Stoner: C'était un document confidentiel, mais je ne vois pas pourquoi ces renseignements ne seraient pas publics car je pense qu'ils peuvent être très utiles au Comité.

M. Jamieson: C'est une première évaluation du service de transport supersonique et nous serons heureux de la mettre à votre disposition.

[Text]

Mr. Skoberg: The most recent one?

Mr. Jamieson: It is only in the last week.

An hon. Member: I presume that is the bell ringing.

The Chairman: Shall we adjourn until after the vote? Is it agreed?

We will adjourn until after the vote.

• 2115

The Chairman: Order, please. Mr. Macquarrie.

Mr. Macquarrie: Mr. Chairman, in the documentation I was saddened to see so little reference to the Charlottetown International Airport. I am wondering if this indicates or betokens a lack of concern or a loss of priority for this very important project. I am not being chauvinistic in this but I point out that an airport which has seats for 30 passengers and brings in several planes with 112 capacity per day is in fact not possessed of adequate facilities. I wonder if the Minister could indicate to me if this lack of reference to this airport—and I think about 15 are named—indicates that somewhere in the shuffle something has been lost and the plan for the Charlottetown Airport has been shelved.

Mr. Jamieson: No, Mr. Chairman. I think in answering Mr. Macquarrie I can make a general statement that this report at this moment means absolutely nothing. This report is a consultant's study commissioned by us as a first step in trying to see what the direction of aviation development is going to be in the Atlantic Provinces in the future. It is not a departmental document nor does it carry what Mr. McGrath referred to this afternoon I think as my *imprimatur*. It is strictly a consultant's study which I felt it was wise to put forward at this time to the members of the Committee for their consideration. But it in no way reflects government policy or any of the thinking of the Department. In fact, we have not really had time to study it ourselves as yet.

Mr. Macquarrie: I notice in the Minister's own statement no reference to the Charlottetown Airport although he did on page 16 and 17 enumerate perhaps a couple of dozen other ones. Does this reveal anything or just an oversight?

Mr. Jamieson: No, neither an oversight nor should anything too much be read into it. These were just examples. They do not constitute the totality of our program for this year or for on-going years. These are some of the projects which are planned and which are reflected in the present Estimates but not all of them by any means.

Mr. Macquarrie: Are you moving forward in the acquisition of land for development of the Charlottetown airport? Are you advancing in any way the installation of ILS service and are you moving forward on the provision of terminal facilities so that each passenger would get at least a 50 per cent chance of having a seat or a place to stand?

Mr. Jamieson: On the latter, that is with regard to the terminal, I was in Charlottetown myself about two weeks ago and confirmed what I had discussed with you on numerous occasions. I personally feel that something additional has to be done. As you know, some work is going on there now. Whether it will be adequate or not is, I guess, a matter for debate, but there is no question in my mind that as the 737 service continues to prove popular we will have to make adequate accommodation for the passengers. On

[Interpretation]

M. Skoberg: La plus récente?

M. Jamieson: Elle n'a été faite que la semaine dernière.

Une voix: J'ai l'impression que la cloche sonne.

Le président: Ajournons-nous la séance après le vote? Tout le monde est d'accord?

Nous ajournons la séance jusqu'à la fin du vote et nous reviendrons.

Le président: A l'ordre messieurs s'il vous plaît. Monsieur Macquarrie.

M. Macquarrie: J'ai été étonné de voir que l'on parlait aussi peu de l'aéroport international de Charlottetown dans la documentation. Je me demande si cela montre un manque de préoccupation ou de priorité pour ce projet très important. Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais un aéroport qui n'a de sièges que pour 30 passagers et alors qu'il peut accueillir plusieurs appareils de 112 personnes par jour, n'est pas équipé convenablement. Je me demande si le Ministre pourrait me dire si ce manque d'importance attachée à cet aéroport, et j'en connais 15 autres, indique que quelque chose a été perdu dans la tourmente, et que l'on a enterré les programme de l'aéroport de Charlottetown.

M. Jamieson: Non, monsieur le président. Je dirais pour répondre à M. Macquarrie que ce rapport à l'heure actuelle ne veut rien dire. Ce rapport est une étude consultative que nous effectuons et qui est le premier pas dans notre essai pour voir quelle direction vont prendre les provinces Atlantiques en ce qui concerne le développement de l'aviation. Ce n'est pas un document ministériel et il ne contient rien de ce que M. McGrath a mentionné cet après-midi, je pense, comme étant mon *imprimatur*. C'est simplement une étude et j'ai pensé que cela valait la peine d'en parler et d'en informer les membres du Comité. Mais cela ne reflète absolument pas la politique gouvernementale ou l'attitude que désire prendre le Ministère. En fait nous n'avons pas eu le temps d'étudier la question en profondeur.

M. Macquarrie: Dans la déclaration personnelle du Ministre il n'est fait aucunement mention de l'aéroport de Charlottetown, bien qu'il ait énuméré pages 16 et 17, peut-être à part douzaines d'autres aéroports. Cela est-il significatif ou est-ce un oubli?

M. Jamieson: Non, ni un oubli ni quoi que ce soit que vous pourriez y lire. Ce ne sont que des exemples. Ce n'est pas la totalité de nos programmes pour cette année et les années à venir. Ce sont des projets prévus et qui sont le reflet du budget actuel, mais sûrement pas la totalité, en aucun cas.

M. Macquarrie: Allez-vous acquérir des terrains pour développer l'aéroport de Charlottetown. Allez-vous faire progresser l'installation d'atterrissage aux instruments et envisagez-vous d'installer des aérogares de façon à ce que chaque passager puisse au moins s'asseoir ou savoir où se mettre?

M. Jamieson: En ce qui concerne l'aérogare j'ai été à Charlottetown moi-même il y a environ deux semaines et cela confirme ce dont nous avons parlé ensemble à plusieurs reprises. Je crois qu'il faudrait faire quelque chose. Comme vous le savez il y a des travaux à l'heure actuelle là-bas, je ne sais pas si cela conviendra aux besoins. Il faut en discuter, mais il ne fait aucun doute selon moi que vu la popularité des 737, nous devons fournir les installations nécessaires aux passagers. Pour l'atterrissage aux instru-

[Texte]

the ILS, I think somebody is looking up now just what the plans are for it. On the land acquisition, I believe I mentioned on the last occasion when you questioned me that I had talked to Her Worship the Mayor on this subject, and we will be very glad to make a deal, as it were, with regard to additional land at the airport.

Mr. Macquarrie: Will you be starting dealing soon?

Mr. Jamieson: Yes, I see no reason for any delay. As I said, I have already had preliminary talks with the Mayor. Perhaps you would be good enough to wait for just a moment until we get the actual details—he is looking up this question now.

Mr. Macquarrie: While that is being done, Mr. Chairman, I would like to say to my colleagues that this again is not special pleading, but the tremendous importance to our tourist centred province in having good facilities and adequate facilities for perhaps the million people who come in to visit the 100,000 of us every year is not small.

Mr. Jamieson: As you know, our problem in Prince Edward Island, as in many other areas, particularly in Atlantic Canada, is the incredible peaks and valleys in the use between the summer season and the rest of the year, and I do not know whether it is ever going to be feasible to try to construct or develop something that will meet the absolute peak on such a relatively short season, but certainly we will go as far toward that as we possibly can.

Mr. Macquarrie: I think the figures do show that E.P.A.'s direct service is holding up extremely well in terms of people.

Mr. Jamieson: Very much so.

Mr. Macquarrie: We are all delighted with their service.

Mr. Jamieson: Mr. Scott advises me that we are starting on the ILS system for the Charlottetown airport this year.

Mr. Macquarrie: Starting—when would it be then installed?

Mr. G. A. Scott (Senior Assistant Deputy Minister): Well, it could be finished by September next year.

Mr. Macquarrie: September?

Mr. Scott: Next year. Well, finished some time next year.

Mr. Macquarrie: September—some time in 1972?

Mr. Jamieson: Yes.

• 2120

Mr. Macquarrie: I wish it could be sooner.

Mr. Jamieson: We will do our best, but I think, as I explained before, there is not only the cost factor involved here and the matter of a great many demands for this kind of facility, but there is also the fact that it does take the manufacturer a while to supply the demand. But we will certainly do it as fast as we possibly can.

You know, I have no problem in telling you that I agree with the necessity for it, and I do not think there is any argument on that score.

[Interprétation]

ments je pense qu'on est en train de voir quels sont les plans. En ce qui concerne l'acquisition de terrains, je vous ai dit, je crois la dernière fois, que j'avais parlé à notre maire à ce sujet et nous essaierons d'acquérir de nouvelles terres pour l'aéroport.

M. Macquarrie: Quand les tractations commenceront-elles?

M. Jamieson: Je ne vois pas pourquoi il y aurait un retard, comme je l'ai dit nous avons déjà eu des conversations préliminaires avec le maire et si vous voulez bien attendre une seconde nous allons bientôt avoir les détails, ce monsieur est en train de les chercher.

M. Macquarrie: Pendant ce temps, je voudrais dire à mes collègues, monsieur le président, que je ne fais pas une plaidoirie, mais cette question est très très importante pour la province sur le plan touristique, il faut qu'il y ait des installations adéquates pour les millions de personnes qui viennent nous rendre visite chaque année, nous qui sommes 100,000.

M. Jamieson: Comme vous le savez le problème à l'Île du Prince-Édouard, comme dans différents autres secteurs et particulièrement les Maritimes, est celui des creux et des bosses absolument incroyables qu'il peut y avoir entre la saison de l'été et le reste de l'année. Je ne sais pas s'il sera possible de construire ou d'étendre quelque chose qui puisse répondre aux besoins en période de pointe étant donné que la saison est tellement courte. Nous ferons tout ce que nous pourrons.

M. Macquarrie: Les chiffres montrent que le service est très bon dans l'Île du Prince-Édouard, question gens.

M. Jamieson: Ah très bien.

M. Macquarrie: Nous sommes enchantés de leur service.

M. Jamieson: M. Scott me dit que nous commencerons le service d'atterrissage aux instruments à Charlottetown cette année.

M. Macquarrie: Commencer, mais quand cela sera-t-il installé?

M. G. A. Scott (sous-ministre adjoint senior): Cela sera peut-être terminé en septembre l'année prochaine.

M. Macquarrie: En septembre?

M. Scott: A un certain moment en 1972.

M. Macquarrie: En 1972?

M. Jamieson: Oui.

M. Macquarrie: J'aurais aimé que ce soit plutôt.

M. Jamieson: Nous ferons de notre mieux mais comme je l'ai dit tout à l'heure il n'y a pas seulement la question du coût qui intervient ici. Mais aussi il faut aussi tenir compte de nombreux éléments et les manufacturiers ont besoin d'un certain délai pour répondre à la demande. Nous travaillons aussi rapidement que nous le pouvons.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour admettre qu'il est nécessaire de faire quelque chose là, c'est évident.

[Text]

Mr. Macquarrie: Well, we will leave the phase until the next round, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Regarding the taxi situation in Montreal, Mr. Chairman, I have some questions on that. I believe the Minister can answer some of the questions.

We are faced with a problem at the airport in the sense, Mr. Minister, that some of the taxis that are coming in, first of all are not licensed on the Island of Montreal and they are being tolerated. I was wondering if there is any way that we could possibly eliminate that particular problem?

Mr. Jamieson: I will have to take that as notice, Mr. Trudel, and look into it. As I believe you know, having been a member of the Committee, our position was that it was in effect not our responsibility to determine who amongst the taxi drivers had access to that particular stand, and that this was something that was to have been worked out between the taxi drivers generally and the City of Dorval.

As I understand it, that system still prevails, that is, the licensing or the authorization arrangement through the City of Dorval. I do not know how far that relationship extends or whether Dorval is dealing with taxi companies from off the Island of Montreal or not. But I will be glad to look into it and try to prepare either a written answer for you or on my next appearance to give you the details.

Mr. Trudel: Fine. I have another question, and it has to do with the answer that you gave previously. You said that there was a limitation on the space that you could allocate to the taxis. During the course of the operation of the airport, there is no problem as to the space that has been allocated. As you can well understand, there are peak periods during the day where all of the cabs are being called out. So the drivers, knowing what those peak hours are, try to get in or try to make themselves available, and this is where some of the difficulties are now being encountered. Ten or 15 or more taxis are waiting to get in, and they are now being tagged by the authorities.

I was wondering if possibly some space could be allocated, not necessarily in the place that has been arranged, but in an off-area that could be used for parking in anticipation of these peak hours. I wonder if this could be considered?

Mr. Jamieson: That is certainly worth looking at. As you know, our parking facilities at Dorval, as at most other airports are quite heavily overtaxed, and I would think that that would be all the more true with the so-called peak hours. But if there is some way in which we might be able to accommodate additional cars in that way, I would certainly be glad to look at it.

I would assume that there is nothing to stop a taxi from going to a parking lot and paying the regular fee if he wished to do so. But if we were to put in a supplementary or secondary stand, then the question arises, at what point do you leave that at 15 or 20 or 25 or 30 cars? I do not believe there is really any definitive solution to it, but we can certainly look at the possibility of a substitute or a satellite waiting base for them.

• 2125

Mr. Trudel: Last week, the person selected by the provincial government to look at the entire taxi situation deposited a report saying that no more monopolies would be

[Interpretation]

M. Macquarrie: C'est bien laissons faire jusqu'au prochain tour.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, en ce qui concerne la situation des taxis à Montréal, je crois que le ministre pourrait répondre à mes questions.

Nous avons un problème à l'aéroport dans la mesure où les taxis qui se rendent à l'aéroport à Montréal ne sont pas licenciés dans la ville de Montréal ils y sont juste tolérés, je me demande s'il y a une façon d'éliminer ce problème particulier?

M. Jamieson: Je dois prendre cela comme un préavis, monsieur Trudel, et étudier la question. Vous savez sans doute que j'ai été membre du Comité et à ce moment-là, nous pensions que ce n'était pas de notre responsabilité de déterminer qui parmi les chauffeurs de taxis doit avoir accès à ce coin particulier, cela devait être étudié entre l'Association des chauffeurs de taxis et la ville de Dorval.

Je crois que ce système est toujours en vigueur et le système de permis, des chauffeurs de taxis dépend toujours de Dorval. Je ne sais pas jusqu'où vont ces relations, je ne sais pas si Dorval s'occupe ou non de tous les taxis venant d'ailleurs que de la ville de Montréal. Je serais heureux d'étudier la question et de préparer une réponse écrite ou de vous répondre lors de ma prochaine comparution devant vous.

M. Trudel: Je voudrais poser une autre question qui est liée à la réponse de tout à l'heure. Vous avez dit que le nombre d'espaces alloués aux taxis était limité. Pendant les heures d'exploitation de l'aéroport il n'y a aucun problème à ce sujet. Il y a évidemment les périodes de pointe dans la journée, vous comprenez très bien, alors que tous les taxis sont appelés. Les chauffeurs de taxis connaissant ces heures de pointe, ils essaient de se rendre disponibles et c'est là où il y a difficulté dans la mesure où il y a 10 ou 15 taxis qui attendent et ne peuvent entrer.

Je demandais si on ne pourrait pas allouer certains emplacements non pas nécessairement à l'endroit désigné mais dans un lieu réservé de façon à ce qu'aux heures de pointe tout le monde puisse trouver de la place. Est-ce que la question pourrait être étudiée?

M. Jamieson: Cette question vaudrait certainement la peine d'être étudiée. Comme vous savez nos installations de stationnement à Dorval comme dans la plupart des autres aéroports sont très lourdement taxées et ceci reste vrai pour ce qu'on appelle les heures de pointe. Nous ferons tout ce que nous pourrions pour que les voitures supplémentaires puissent trouver un emplacement. Je serais heureux d'étudier la question.

Je pense que rien n'empêche un taxi d'aller dans un stationnement et de payer le tarif régulier s'il en a envie. Le problème des emplacements secondaires en quelque sorte, c'est de savoir où s'arrêter, à 15, 25 ou 30 voitures? Je ne pense pas qu'il y ait une solution définitive à apporter à ce problème, mais nous pouvons certainement envisager les différentes possibilités qui s'offrent à nous pour le résoudre.

M. Trudel: La semaine dernière, M. Bossy que le gouvernement provincial a choisi pour étudier la situation des taxis a présenté un rapport disant qu'il n'y aurait plus de

[Texte]

entertained anywhere in Quebec as far as the taxis are concerned. Has there been any communication with you in that regard?

Mr. Jamieson: He has not been in touch with me personally since we got the taxis into Dorval. As far as I am aware, he has not been in touch with any of our officials although he may have been talking to some of them at the airport.

Mr. Trudel: I have a question of a general nature having to do with the operation of the airlines. In France they have used a very selective approach to their airline routes. They have eliminated duplicate runs and so on, and seem to have protected the runs where they show a profit. But in Canada and the United States, we are inclined to give service and are not too conscious of the cost.

Is the total air policy envisaged following the lines that they are now using in France?

Mr. Jamieson: I would not think that we would want to adopt that kind of policy if it is as you have outlined. I must confess to a lack of knowledge about the French system. I believe that what we have to do is to put first-class airline service as close to the majority of the people of Canada as we can. This of course is relatively simple along the continental routes. We have tried, as I mentioned in answer to Mr. McGrath this afternoon, to integrate the regionals with this. So most of the medium and small communities in Canada do have air service that is fairly close and fairly regular. Anything short of that I think would probably be unacceptable. Frankly, I do not see any need for it at the moment because the mix of our regionals and the two continental carriers seem to be doing quite well.

Mr. Trudel: Financially?

Mr. Jamieson: Yes, on balance I think so. Canadian Pacific turned a small profit last year. Air Canada had a bad year but we do not know the final outcome yet. Nevertheless generally speaking it has had a profit position over the last decade, let us say. The regionals are marginally profitable at the moment. They are still in a position where they can function. The prospects are looking better for them rather than worse with perhaps one exception which I do not think I would want to single out at the moment.

Mr. Trudel: I have one last question, Mr. Chairman, and this has to do with rail lines. We are now faced with curtailment of several services in various areas of the country. Due to the pressures that are coming about—cities are getting involved and there are certain rights of right-of-ways—are we now moving towards an integrated transportation policy, using some of the existing facilities that we have including fast rapid transit in Montreal, Toronto, Vancouver and some of the other larger centres?

Mr. Jamieson: Yes, the whole philosophy, if you like, or concept behind the reorganized Ministry of Transport, was, to use the jargon, "intermodality"—that is, a necessity to see all modes of transport as part of a general mechanism, if you like.

In terms of the major cities of the country, I indicated today that I believe that there is a way in which existing rail lines can be utilized for rapid transit, for interurban and for commuter traffic. Of course this ties in as well with possible developments in the STOL field, short take-off and landing, and various other things. I will not say that it is easy, and I think it is clear now that it is very expensive. In terms of the large cities, this is one of the main elements in trying to get some control on what is at present, relatively speaking, unorganized growth.

[Interprétation]

monopole au Québec en ce qui concerne les taxis; je me demande si on a communiqué avec vous à ce sujet.

M. Jamieson: Non, il n'a pas communiqué avec moi personnellement puisque la question des taxis à Dorval est réglée. Je ne crois pas qu'il ait communiqué avec nos fonctionnaires. Il a peut-être pris contact avec certains d'entre eux à l'aéroport.

M. Trudel: Cette question est d'ordre général. Elle est liée à l'exploitation des compagnies aériennes. En France, on a étudié attentivement les trajets. On a éliminé ceux qui se répètent et conservé ceux qui permettent d'enregistrer des bénéfices. Toutefois, au Canada et aux États-Unis, nous avons tendance à offrir des services sans se soucier des frais qui en résultent.

La politique aérienne est-elle calquée sur celle en vigueur en France?

M. Jamieson: Je ne crois pas que nous voulions adopter ce genre de politique; cependant, je ne connais pas très bien le système français. Je crois que ce que nous devons instaurer un service de première classe à la portée d'une plus grande partie de la population. C'est facile pour les trajets continentaux; comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous essayons d'intégrer tout cela de façon à ce que la plupart des petites localités du Canada aient des services aériens assez réguliers et adéquats. Tout autre chose serait inacceptable. Je n'en vois pas le besoin, car nos transporteurs régionaux et continentaux font l'affaire.

M. Trudel: Financièrement?

M. Jamieson: Oui, je pense que le Canadien-Pacifique a enregistré des bénéfices l'année dernière. Air Canada a eu une année assez mauvaise; nous ne savons pas encore le résultat final. Au cours de la dernière décennie, la situation n'a pas été aussi mauvaise. Les trajets régionaux sont rentables. L'avenir semble prometteur. Il y a peut-être une exception que je préfère ne pas mentionner.

M. Trudel: Je vais poser une dernière question, monsieur le président. Elle est liée aux chemins de fer. Nous faisons face à la restriction des services dans diverses régions. Les pressions actuelles mettent les villes en cause; on fait face au droit de passage; est-ce que nous nous dirigeons vers une politique de transport intégrée visant à utiliser les installations actuelles afin d'atténuer les pressions auxquelles nous devons faire face à Montréal, Toronto, Vancouver et dans les grandes villes à l'heure actuelle?

M. Jamieson: Oui, toute la philosophie, cachée derrière la réorganisation du ministère des Transports, visait à employer le mot «intermondialité». C'est essentiel si l'on veut intégrer tous les modes de transport à un mécanisme général en quelque sorte.

En ce qui a trait aux principales villes du pays, j'ai déjà dit que les voies existantes de chemins de fer peuvent être utilisées pour le transport interurbain et le transport à l'intérieur de la ville. On pourrait améliorer certaines installations de façon à les rendre plus productives. Ce n'est pas facile et c'est très coûteux. En ce qui concerne les grandes villes, c'est là un des facteurs les plus importants et c'est le seul moyen de contrôler une expansion pour le moins inorganisée.

[Text]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

• 2130

Mr. McGrath: Mr. Minister, on the general subject of air services, can we expect transatlantic flights out of St. John's this year and does the vote for extensions to the terminal facilities take this into account? For example, will we have customs facilities and immigration facilities there to accommodate these transatlantic flights?

Mr. Jamieson: The Vote does not apply solely or exclusively to the possibility of transatlantic flights. It is aimed at preparing St. John's airport, Torbay Airport, for the introduction of the wide-bodied planes because the L1011 would be used domestically in the same way as in other parts of Canada. Much of what is being planned would be done regardless of whether there were transatlantic flights through there or not.

On the matter of transatlantic planes through St. John's, there is a very strong rationale for doing it. We have seen from Air Canada and from other statistics which indicate that by far the largest percentage of overseas passengers out of Newfoundland originate in or around the St. John's area; therefore, if you could save them, as it were, the leg trip out to Gander and then a rather prolonged wait at Gander this would undoubtedly be an advantage. The problem, I suppose, is purely and simply one in the last analysis of whether we want to do everything possible in a way to keep Gander viable, as opposed to and at the same time, as St. John's.

I have asked for some assessment of what the withdrawal of these flights might do to Gander. The immediate reaction is very little in terms of the total landings and so on. Two or three flights a week would not be very significant. On that ground the case for St. John's is quite strong. It would take a fair amount of time to build facilities such as are needed for customs and immigration. The phase that is now under way is designed simply and primarily to accommodate wide-bodied planes but if the changeover were made I think we could provide the facilities fairly quickly.

Mr. McGrath: Perhaps I could move on to the broader subject of surface transportation between Newfoundland and the mainland. The Newfoundland-Mainland transportation and Prince Edward Island-Mainland and Yarmouth-Bar Harbour, Maine transportation is all lumped together under Vote 90. My question has to do with a comparison between two of these three. How many ships are operated between Prince Edward Island and the Mainland of Canada and between Newfoundland and the mainland of Canada, owned by the Department and operated by CN?

Mr. Jamieson: There are at the present time four on the Borden-Cape Tormentine service and two on the Wood Island service. On the Newfoundland service, we would have again a different kind of mix because some of them are almost exclusively, as in the case of the *Shea*, freight carrying vessels. There would be *Ambrose Shea* on Argentia and Port-aux-Basques on occasion. There is the *Carter*, the original ferry, the *Carson*, and one other.

Mr. McGrath: We have about four for Newfoundland and six for P.E.I. I guess that is about it, is it not?

[Interpretation]

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le ministre sur le sujet général, des services aériens, pouvons-nous nous attendre qu'il y ait des vols transatlantiques à partir de St-Jean cette année et est-ce que le crédit pour étendre les installations terminales tient compte de ceci. Par exemple aurons-nous des installations douanière et d'immigration pour s'occuper de ces vols?

M. Jamieson: Le crédit ne s'applique pas seulement ou exclusivement à la possibilité des vols transatlantiques. Il vise à préparer l'aéroport Torbay de St-Jean pour l'introduction des gros avions, parce que les avions 10-11 seront utilisés pour les vols intérieurs de la même façon que dans les autres parties du Canada. Beaucoup de choses qui sont planifiées seront faites, qu'il y ait des vols transatlantiques ou non.

En ce qui a trait aux avions transatlantiques, qui passent par St-Jean il y a une bonne raison de le faire. Nous l'avons vu d'après Air Canada et d'autres statistiques qui indiquent que le plus grand pourcentage des passagers qui partent de Terre-Neuve, viennent de la région de St-Jean. Donc, si on pouvait leur épargner le voyage à Gander, et l'attente à Gander, cela serait certainement un avantage. Le problème, je suppose, en dernière analyse, est seulement de savoir si nous voulons tout faire pour conserver Gander en activité en même temps que St-Jean.

J'ai demandé une certaine évaluation de ce que seraient les répercussions sur Gander si on leur enlevait ces vols et on me dit que les répercussions immédiates seraient très faibles, par rapport au nombre total d'atterrissages. Deux ou trois vols par semaine ne seraient pas très importants. Pour ces raisons, je crois qu'il serait très utile que les vols partent de St-Jean. Mais cela prendra un certain temps pour qu'on construise les installations qui sont nécessaires pour les douanes et l'immigration. Donc, l'étape qui est présentement en cours, est seulement conçue pour accommoder les gros avions, mais je crois que si le changement était fait, nous pourrions fournir les installations assez rapidement.

M. McGrath: Peut-être pourrais-je passer à la question plus générale des transports de surface entre Terre-Neuve et le continent. Les transports entre Terre-Neuve et le continent, l'Île du Prince-Édouard, et le continent, Yarmouth-Bar-Harbour sont tous groupés ensemble sous le crédit 40. Ma question se rapporte à une comparaison entre deux de ces trois. Combien de navires sont exploités entre l'Île du Prince-Édouard et le Continent et Terre-Neuve et le Continent qui appartiennent au ministère des Transports et sous la direction du Canadien National.

M. Jamieson: Je crois qu'il y en a quatre, il y a quatre navires sur le Service Borden-Cap Tormentine et deux sur le service de l'Île de Wood-Island. Sur le service de Terre-Neuve, il y a un ensemble un peu différent parce que certains sont presque exclusivement, comme dans le cas du *Shea*, des navires qui transportent des marchandises. Il y aura aussi occasionnellement le *Ambrose Shea* sur Argentia et Port-aux-Basques. Il y a le *Carter*, le bac original et le *Carson* et encore un autre.

M. MacGrath: Il y a en quatre pour Terre-Neuve et six pour l'Île du Prince-Édouard. Je pense que c'est cela. N'est-ce pas?

[Texte]

• 2135

Mr. Jamieson: Four or five, but you have to add to that, of course, the fact that in terms of the Newfoundland service we also have a very considerable number of charters in terms of ships carrying freight.

Mr. McGrath: You alluded to this in one of your statements and you talked about a contingency plan that you were considering with respect to providing the necessary space to meet the peak traffic of June, July and August without having to commission new ships. Could you explain what you have in mind because, as you and I well know, there is a backup every year at North Sydney and at Port aux Basques by virtue of the fact that we have the same accommodation available for the peak season that we have for the off-season.

Mr. Jamieson: Yes. I think it was on the last occasion I appeared before the Committee—I have forgotten just what the subject matter was at that time—that I mentioned that we should try for a greater sort of integration of both the Prince Edward Island and the Newfoundland services. For example, vessels should be designed or built in such a way that they could be used interchangeably as the need arose. At the present time that does not prevail, with one exception—the *John Hamilton Gray*.

Everything I say is predicated on the assumption that the two new ferries for the Prince Edward Island service will be ready and will be in operation on schedule this year. I have every hope and confidence that that will be the case but, as you know, you cannot always be sure of these things before sea trials, and the like, take place. In the event that they do come into service on schedule, it is our judgment—and, of course, this is what they were designed for—that these ships will in fact probably have a surplus capacity in so far as the P.E.I. service is concerned this year. Certainly the likelihood is that they will be able to carry it without too much difficulty. Given that assumption, it is my intention to station the *John Hamilton Gray* in Sydney, and by having her in Sydney and using her from that base it is a relatively short distance either way, if you know what I mean, and she could be back into the P.E.I. service in the event that there was a build-up at that end and she could be used on the Gulf service under normal circumstances provided the P.E.I. situation was being taken care of.

In addition to that, there is another vessel which at the present time comes out of service in May because she is no longer up to CSI standards, and that is the *Lucy Maud Montgomery*. We brought this vessel in from Europe. Her design and construction was such that she had a temporary permit in Canada. However, if she is to continue in service a major refit will have to be done. We are now looking at the possibility that this vessel could be converted. It is going to cost in excess of a million dollars—it will probably be more like a million and a half—to bring her up to standard. Again, if this vessel is put into operation, I propose to do the same sort of thing with her; that is, to use it on the Gulf service between Sydney and Port aux Basques, but to have them in a position where they can be diverted, depending on the peak traffic as it builds up in one location or the other.

Mr. McGrath: Have you given any consideration to new innovations such as—and I think you referred to this possibility—using barges? I am thinking of using specially-designed bottoms to carry containers, for example, which would relieve the burden on the conventional vessels and leave them free to carry passenger traffic.

[Interprétation]

M. Jamieson: Quatre ou cinq, mais vous devez ajouter à cela le fait qu'à Terre-Neuve nous avons aussi un très grand nombre de navires affrétés pour le transport des marchandises.

M. McGrath: Vous en avez parlé dans une de vos déclarations et vous avez parlé également d'un plan de contingence que vous étudiez en vue de trouver l'espace nécessaire pour répondre à la circulation de pointe de juin, juillet et août sans qu'il soit nécessaire de mettre de nouveaux navires en service. Pourriez-vous expliquer ce que vous entrevoyez parce que, comme nous le savons, il y a un retard chaque année à North Sydney et à Port-aux-Basques à cause du fait que les services sont les mêmes pour la saison de pointe et la saison où le transport est léger.

M. Jamieson: Je crois que c'est lors de ma dernière comparution devant le comité—je ne me rappelle pas quel était alors le sujet—que j'avais dit que nous devrions essayer d'avoir une plus grande intégration des services de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les navires devraient être conçus et construits de façon à être interchangeables selon les besoins. Présentement, il n'en est pas ainsi, exception faite du *John Hamilton Gray*.

Mes réponses supposent que les deux nouveaux transporteurs prévus pour le service de l'Île-du-Prince-Édouard fonctionneront cette année. J'espère que ce sera le cas, mais, comme vous le savez, on ne peut jamais être sûr tant que les essais en mer n'ont pas été faits. S'ils sont mis en service à la date prévue, nous croyons que ces navires auront une capacité de surplus en ce qui a trait au service de l'Île-du-Prince-Édouard cette année. Ils pourront certainement transporter tout le trafic sans trop de difficultés. Dans ce cas, j'aurais l'intention de poster le *John Hamilton Gray* à Sidney et, de cette façon, comme la distance est courte d'un côté comme de l'autre, il pourrait se réintégrer au service de l'Île-du-Prince-Édouard s'il y avait un besoin plus grand dans ce service. Il pourrait aussi être utilisé dans le golfe pourvu que la situation soit réglée dans l'Île-du-Prince-Édouard.

De plus, il y a un autre navire qui sera retiré du service en mai parce qu'il ne répond plus aux normes, et c'est le *Lucy Maud Montgomery*. Ce navire a été amené de l'Europe et sa construction ne lui valait qu'un permis temporaire au Canada. Mais, si ce navire doit continuer à servir, il devra subir de grosses transformations. Nous étudions la possibilité que ce navire puisse être converti. Il nous en coûtera plus de \$1 million, probablement \$1.5 million, pour qu'il satisfasse aux normes. Si ce navire est mis en service, j'ai l'intention de faire à peu près la même chose avec lui, c'est à dire de l'utiliser pour le service du golfe entre Sidney et Port-aux-Basques, tout en m'en servant, suivant les besoins, pour répondre aux demandes de pointe dans un endroit ou l'autre.

M. McGrath: Avez-vous étudié la possibilité de faire des innovations. Je crois que vous avez mentionné la possibilité d'utiliser des chalands. Je songe à des cales spécialement conçues pour transporter des conteneurs, par exemple, ce qui réduirait la charge des navires traditionnels et permettrait de transporter plus de passagers.

[Text]

Mr. Jamieson: Generally speaking I looked into that and it did not seem to provide much of an answer. With the mix of vessels that we have—particularly with the *Stena Carrier* on charter now to replace the *Morris* for the next two years plus—our difficulty is not in that connection. In other words, it really does not seem necessary to put either rail cars or anything on barges in order to accommodate it. At the maximum we have about a two-month period there is any difficulty, and that is July and August. I am reasonably satisfied that the proposal I have put forward—if the two new P.E.I. ferries can go into operation in time and on schedule—will take care of it without any other steps.

• 2140

Mr. McGrath: You think this will be sufficient to handle all of the contingency traffic at North Sydney and Port-aux-Basques. I am not talking about the confirmed bookings in advance. I am talking about the thousands of people who drive to North Sydney every year with the hope of going to Newfoundland and who are frustrated in their attempts to do so and who lack accommodation.

Mr. Jamieson: The problem last summer, Mr. McGrath, was not so much with people who came and could not get over. We did a pretty thorough check on this. While there were undoubtedly some who had to wait five or six hours, there was not the same large build-up of what I would call disappointed people last year as there was the year before. If you remember, we put the *Cerdic* Ferry in for that two-month period and it helped considerably. What is uncertain is the number of people who do not come at all, who feel that perhaps there is no good way in which they can get over to Newfoundland and therefore they do not bother to show up at Sydney. Now this year, we are doubling the promotion budget for the ferry services and we are beginning much earlier. We will spend about \$50,000 in the next three to four months promoting the ferry services. In this way, we hope that we can convince people that they can come and that they can get across. We would probably have to keep the reservation services in, at least for night crossings, but apart from that, we think that this schedule that I have outlined very roughly can handle it. Before we can really move with this, we have to know and be sure that Prince Edward Island services are functioning properly and we have to know who can convert the *Lucy Maud Montgomery* because it is a key issue in what we are talking about. Otherwise, she will just be tied up because she does not fit our Canadian requirements.

Mr. McGrath: What is the position with the *Argentia-Sydney* Ferry?

Mr. Jamieson: We propose to use her in the same way as last summer, using the same schedule that we did in 1970. It went up considerably but we lost about \$600,000 on that particular operation even with the increased traffic that we had. We think that it is a worthwhile service. It appears to have a certain amount of attraction now that the rates are more in line. Therefore, we are going to keep her on that service this summer.

Mr. McGrath: Is there any possibility of reducing the truck rates?

[Interpretation]

M. Jamieson: J'ai étudié cette question, mais je n'ai trouvé aucune réponse satisfaisante. Vu les nombreux navires dont nous disposons actuellement, notre difficulté n'est pas dans ce domaine-là. Il n'est pas nécessaire de mettre des wagons ou quoi que ce soit sur des chalands pour accommoder le trafic. La période qui présente des difficultés est d'au plus deux mois, et c'est en juillet et en août. Je crois que, si les deux nouveaux transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard peuvent être mis en service à la date prévue, le problème sera réglé.

M. McGrath: Vous croyez que cela suffira pour répondre aux besoins de tout le trafic périodique à Sydney Nord et à Port-aux-Basques. Je ne parle pas des réservations faites d'avance, mais des milliers de personnes qui, chaque année, se rendent à Sydney en espérant aller à Terre-Neuve et qui ne peuvent le faire parce qu'il n'y a pas de place.

M. Jamieson: Le problème, l'été dernier, monsieur McGrath, n'était pas tellement pour les gens qui ne pouvaient pas traverser. Nous avons fait une vérification assez complète à ce sujet-là. Il y en avait certainement qui ont dû attendre 5 ou 6 heures. Le nombre de personnes, déçues par ce contretemps, l'année dernière, n'était pas le même que celui de l'année précédente. Si vous vous souvenez, nous avons mis le transbordeur *Cerdic* en service pour une période de deux mois, et cela a été très utile. Ce qui est incertain, c'est que le nombre de personnes n'y tiennent pas du tout, qui croient que c'est la seule façon de se rendre à Terre-Neuve et qui, par conséquent, ne viennent pas à Sydney. Cette année, nous doublons le budget consacré à la publicité des services de transbordeurs, et nous commençons plus tôt. Nous dépenserons environ \$50,000, au cours des 3 ou 4 prochains mois, pour promouvoir ces services. De cette façon, nous espérons pouvoir convaincre les gens qu'ils peuvent venir et traverser. Nous devons, sans doute, conserver le service des réservations, du moins pour les traversées de nuit, mais, sauf cela, nous sommes d'avis que l'horaire, dont j'ai parlée, peut régler le problème. Avant que nous puissions régler ce problème, nous devons être sûrs que les services de l'Île-du-Prince-Édouard fonctionnent bien, et nous devons savoir qui peut transformer le *Lucy Maud Montgomery*, parce que c'est une question clef du sujet que nous traitons. Autrement, si ce navire ne répond pas aux normes canadiennes, il sera immobilisé.

M. McGrath: Quel est l'état actuel du transbordeur *Argentia-Sydney*?

M. Jamieson: Nous proposons de l'utiliser de la même façon que l'été dernier, en se servant du même horaire qu'en 1970. Le trafic a augmenté considérablement, mais nous avons perdu environ \$600,000 sur cette exploitation, même avec l'augmentation du trafic qu'il y a eu. Nous croyons que c'est un service utile. Il semble attirer les gens, maintenant que les tarifs sont mieux établis. Nous le maintiendrons donc en service cet été.

M. McGrath: Y a-t-il possibilité de réduire les tarifs sur les transports par camions?

[Texte]

Mr. Jamieson: We already have reduced the truck rates.

Mr. McGrath: On the East Coast Ferry?

Mr. Jamieson: It is worth looking at, but apropos of your earlier question about the use of barges, you certainly would not want to reduce it in the summertime because that vessel is pretty well filled up with cars and travellers. If you are successful in your promotion, you want to have the space for cars.

Mr. McGrath: Do you plan on any new technology with respect to the Newfoundland-Mainland service.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. McGrath: I am thinking of hovercraft and that type of thing because it is only 100 miles and it seems to me every year we spend substantial moneys on conventional vessels.

Mr. Jamieson: I certainly do think there is some merit in looking at hovercraft and we are in fact doing this. The question of whether you could, even on a fast turn-around, move as many people in the same six or seven-hour period that you could in a single fairly large ferry is something that has to be checked out from all points of view. There is no doubt that they are operating them on the English Channel. They are taking cars across in them. The whole question of course again comes down to whether or not the cost structure is such that people would want to take this kind of a craft because it would cost considerably more, at least judging by the experience they have had on the English Channel. In other words, you can go over in a conventional ship quite a bit cheaper. In listing the ships, I forgot the *Leif Ericksson* so that it is about five to six.

Mr. McGrath: You have given up on the *Patrick Morris*?

Mr. Jamieson: Yes. The financial risk would be too great in terms of trying to lift her.

The Chairman: Mr. Rock.

• 2145

Mr. Rock: Mr. Jamieson, back to the Montreal airport taxi question.

When the new arrangement was made, it seems that they had the same problem as they had had before, in other words, "dead-heading". All throughout Canada, the biggest complaint of taxi-drivers was that they had a dead-head back from the airport to their place of origin.

What happened here, when this new system was arranged around the airport where we allow these other taxis to come in, was that a lot of them got fares on a short-haul in the area. They still had to dead-head about the same amount of mileage back to the place where they started from, and, of course, you have split the area in half now, where the Dorval people have theirs and then the rest have another.

I would suggest to your officials over there to study, very carefully, a four-zone stand: one for the taxis of Montreal and three others for the different suburban areas.

A taxi-driver from Montreal has no problem at all when he gets to any other part of Montreal after, when he has a return fare, because he has taxi stands all over the place. But then you have the people in the west island, various taxi companies, right through—when I say the west island, I mean right down to Ile Perrot and that way; then you have the other areas going to Lachine, La Salle, Verdun and around that way—they are not Montreal taxis; and then you have St. Laurent and Montreal North, up to Jesus Ile, to Laval.

[Interprétation]

M. Jamieson: Nous l'avons déjà fait?

M. McGrath: Sur le transbordeur de la côte est?

M. Jamieson: Il y a lieu de l'étudier, mais quant à votre première question au sujet de l'usage des barges, vous ne voudriez certes pas la réduire pendant l'été, parce que ce navire est rempli de voitures et de passagers. Si votre publicité est un succès, vous voudrez avoir de l'espace pour les voitures.

M. McGrath: Essayez-vous d'établir de nouvelles techniques au sujet du service entre Terre-Neuve et le continent?

M. Jamieson: Oui.

M. McGrath: Je pense aux aéroglisseurs, à ce type d'appareil car ce n'est qu'à 100 mille, et il me semble que nous dépensons beaucoup d'argent, chaque année, pour les navires ordinaires.

M. Jamieson: Je crois qu'il vaut d'examiner la question des aéroglisseurs, et nous le faisons. La question de savoir si on pourrait transporter autant de personnes avec un aéroglisseur qu'on peut le faire sur un gros transbordeur? Il faut étudier tous les aspects de cette question. Il n'y a aucun doute qu'ils sont en service dans la Manche; ils transportent des voitures. Mais toute la question est de savoir si oui ou non les coûts de construction sont tels que les gens voudraient utiliser ce genre d'appareil, parce qu'il en coûterait beaucoup plus cher, du moins si l'on en juge par l'expérience qu'ils ont eu dans la Manche. En d'autres termes, un navire ordinaire coûte beaucoup moins cher. En établissant la liste des navires, j'ai oublié le *Leif Erickson*, de sorte qu'il y en a cinq ou six.

M. McGrath: Vous avez oublié le *Patrick Morris*?

M. Jamieson: Oui, le risque financier serait trop grand, si l'on essayait de le rénover.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Si on revenait à la question des taxis à l'aéroport de Montréal?

Lorsque la nouvelle entente a été conclue, il semble qu'ils avaient le même problème qu'ils avaient auparavant. Partout au Canada il y a toujours les mêmes plaintes de la part des chauffeurs des taxis, c'est qu'ils n'ont pas de passagers à partir de l'aéroport jusqu'à leur place d'origine.

Ce qui s'est produit lorsque le nouveau système a été établi, et qu'on a permis aux autres taxis de venir, c'est que plusieurs d'entre eux ont eu des passagers pour des transports de courte distance dans la ville de Dorval, mais ils ont dû retourner sans passager à l'endroit d'où ils étaient partis. Vous avez divisé la région en deux, les gens de Dorval ont la moitié du transport et les autres en ont un autre.

Je proposerais à vos experts d'étudier la possibilité d'avoir quatre zones, une pour les taxis de Montréal et trois autres pour les différentes banlieues.

Un conducteur de taxi de Montréal n'a aucun problème lorsqu'il va à l'autre bout de Montréal, puisqu'il a un passager pour le retour et qu'il y a des postes de taxi partout. Ensuite vous avez les taxis de l'Île de l'Ouest où il y a plusieurs compagnies de taxis. Je parle de Saint-Laurent ouest jusqu'à l'Île Perrot, vous avez les autres régions qui vont à Lachine, à LaSalle, à Verdun, ce ne sont pas des taxis de Montréal. Et ensuite vous avez Saint-Laurent, Montréal-nord et jusqu'à l'Île Jésus, jusqu'à Laval.

[Text]

You have these zones where you have different taxi groups and I would suggest that, if your officials would do that, possibly we would resolve the serious problem of dead-heading which exists today.

Mr. Jamieson: I doubt very much, Mr. Rock, and it is just as well to be frank about it, whether we could really get into a much more involved system than we are doing now. You would need an air control system on the ground to direct the different taxis to the different stands and so on. It seems to me that we have discharged our obligation, whatever it was, which was basically to the travelling public, to ensure that taxis were there.

Insofar as this dead-heading is concerned, my regret is—and there is nothing much I can do about it, or that we can do in the Department—that some of these drivers, when they find that they have got only a short-haul, are refusing to take the passenger. Furthermore, by putting in a flat rate, they are defeating the very objective which this Committee put forward in its recommendations about people being able to ride on a meter.

These are abuses which we are not in a position to control. As I said, the most that we can do is assume from the beginning the only premise which is defensible, in my judgment, and that is that we have a responsibility to ensure that an air traveller has access to metered taxis if he wants one; and I think that is what we have done. If we were to get into zoning, I honestly do not know where we would wind up.

If the city of Dorval wanted to undertake something of this sort, perhaps at some other location, maybe they could do it; but it is costing us now a very considerable amount—we have to supervise this all the time—and it would get quite complicated.

Mr. Rock: In your opening statement, you mentioned about the widening of the Chambly canal for \$1,400,000 and, in your major projects, you also have another figure of \$200,000 for concrete restoration to the Trent canal. Would you be able to provide the figures for me for the Richelieu River canal that goes along the Richelieu River, the Trent canal and also the Rideau canal system, as to the amount of money, say in the past five years, that was spent for remodelling, updating—capital expenditures, that is. Also, the amounts that you intend to spend in the future on these, and particularly the Trent canal. I know the full estimate, according to your figures here, is \$200,000, so far.

I believe you may know the reason why, because I think that you are aware that I am vitally interested in the retention of the historic Lachine canal for pleasure craft, and also possibly for marinas along this canal because you were invited as our guest speaker for this week. We had to cancel this meeting for the reason that it was the wrong time.

Mr. Jamieson: I am glad you put that in. I would have worried and thought that nobody wanted to hear me.

Mr. Rock: I think it is wrong to talk about skiing in the summer time and about swimming in the winter time. We erred in this part and I must apologize that we did. But the panelists were vitally interested and I want to mention to you, Mr. Minister, that I was very surprised that the officials in the Planning Department of the MUC and also of the city of Montreal would like to see that canal retained. I was not aware of this before, but this is what I have found out. They would like to have this retained for pleasure craft. What policies have you for the future for pleasure

[Interpretation]

Vous avez ces zones où il y a diverses compagnies de taxis et je vous assure que si vos hauts fonctionnaires étudiaient cette suggestion nous pourrions résoudre un problème important pour ce qui est du retour à la ville sans passerager.

M. Jamieson: Je doute vraiment qu'on puisse avoir un système beaucoup plus compliqué que celui qu'on a présentement. Nous aurions besoin d'un système de contrôle de la circulation aérienne pour tous les postes de taxis. Il me semble que nous nous sommes acquittés de notre responsabilité quelle qu'elle soit. C'était surtout d'assurer des taxis aux voyageurs.

Pour ce qui a trait au retour au point d'origine sans passager, je regrette que je ne puisse rien faire à ce sujet. Certains conducteurs, lorsqu'ils savent qu'ils n'auront un passager que pour quelques milles refusent de les prendre. Ils manquent ainsi à l'objectif que votre comité a recommandé, que les gens puissent voyager d'après un compteur.

Nous ne pouvons contrôler ces abus-là. Tout ce que nous pouvons faire c'est d'assurer qu'un voyageur aérien puisse prendre d'un taxi à compteur s'il le veut et nous l'avons fait. S'il nous fallait s'occuper d'établir des zones, je ne vois pas où nous pourrions nous arrêter.

Si la ville de Dorval voulait établir quelque chose de ce genre-là, peut-être pourrait-elle le faire, mais je crois que ça nous coûte déjà beaucoup d'argent et nous devons surveiller ce système et cela deviendrait très compliqué.

M. Rock: Dans votre allocution vous avez mentionné qu'on pourrait élargir le canal de Chambly pour une somme de \$1,400,000 et je sais que dans votre projet vous avez aussi mentionné un autre chiffre de 200,000 dollars pour la restauration en béton armé du canal Trent. Pourriez-vous me donner, les chiffres pour le canal Richelieu, le canal Trent et le canal Rideau, le montant qui a été dépensé au cours des cinq dernières années, pour rénover, moderniser, enfin les dépenses en capital. Aussi le montant que vous avez l'intention de dépenser pour le canal Trent. Je m'aperçois que le chiffre que vous mentionnez ici est de 200,000 dollars.

Vous savez probablement que je suis extrêmement intéressé à ce qu'on conserve, pour des raisons historiques, le canal Lachine. Je crois que vous êtes au courant de la chose puisque nous vous avons invité comme conférencier pour cette fin de semaine, mais nous avons dû annuler cette réunion car le moment n'était pas propice.

M. Jamieson: Je suis heureux que vous le mentionniez car j'aurais cru que personne ne voulait m'entendre.

M. Rock: C'est peut-être une erreur de parler du ski en été et de natation en hiver. Nous avons fait erreur dans cette partie et je dois m'en excuser, mais les panellistes étaient extrêmement intéressés et je voudrais vous faire savoir, monsieur le ministre, que les représentants de la CUM voudraient que ce canal reste ouvert pour les bateaux de plaisance. Je ne le savais pas auparavant, mais je l'ai appris, et ils m'ont dit qu'ils ont voulu qu'on le conserve afin que cela devienne un canal pour les bateaux de plaisance. Quelles mesures envisagez-vous pour l'avenir en ce

[Texte]

craft on the Rideau Canal, the Trent Canal, the Richelieu Canal, the Chambly Canal and, possibly Lachine Canal?

• 2150

Mr. Jamieson: I hope you will understand the spirit in which this is said. I will not have any policies at all because it is my feeling that these canals more properly belong to the parks department, the Department of Indian Affairs and Northern Development, than to the Department of Transport. They originally had a commercial transport application. This no longer applies and we are at the present time talking with the Department of Indian Affairs and Northern Development about the possibility of making them part of a recreational program in which case, of course, they would more properly belong in that Department than in Transport. I hope that this can be completed during the current year and that this will be the last year in which Transport will have this responsibility.

In Ontario there have been discussions going on for some time with the provincial government about a co-operative effort with regard to the establishment of all of these very historic areas as recreational centres.

Mr. Rock: I am glad you mentioned that. This is very interesting, Mr. Jamieson, because I do feel that the pleasure craft should remain within the federal authority, whether it is your Department or whether it is the Department of Indian Affairs and Northern Development. Historically it has been a federal responsibility and I believe it should remain so whether it is your Department or not.

Mr. Jamieson: I do not think there is any question on that score.

Mr. Rock: Thank you.

Mr. Howe: May I ask a supplementary on that point?

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: We will get involved in this new Canada Water Act, too, Mr. Jamieson, will we not, with regard to water management programs?

Mr. Jamieson: That is correct, Yes.

Mr. Howe: I have been pressing the Minister to give us a formula for assistance in the water management program, so there will be some federal funds in this area. It might be a good idea for you to get on that bandwagon too.

Mr. Jamieson: As I said, my whole objective in reorganizing Transport was to turn it into a commercially-oriented ministry primarily. This is why, for example, I feel that things such as fishermen's wharves are more appropriate in the proposed new department or the Department of Indian Affairs and Northern Development if they happen to be located on a reservation. Our work in harbours should be confined to major harbours. This is why I do not feel that the canal systems and the like—although I believe our officials have done an excellent job in the past years—really fit our concept. I have been proposing that they be transferred to the Department of Indian Affairs and Northern Development.

[Interprétation]

qui concerne la navigation des bateaux de plaisance sur le canal Rideau, le canal Trent, le canal Richelieu, le canal Chambly et peut-être le canal Lachine?

M. Jamieson: J'espère que vous comprendrez dans quel esprit je vous dis ceci. J'espère que je n'aurai pas de procédures à établir justement, parce que je pense que ces canaux relèvent de la division des parcs, c'est-à-dire du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien plutôt que du ministère des Transports. Initialement, ils devaient faire une demande de transport commercial, ceci n'est plus nécessaire, nous sommes, pour le moment en train de discuter avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien afin d'inclure ces canaux dans un programme récréatif, et comme vous le voyez il appartiendra donc à ce ministère de s'en occuper. J'espère que ceci pourra être fait cette année, et que ce sera la dernière année durant laquelle le ministère des Transports en assumera la responsabilité.

Dans la province de l'Ontario, nous avons eu plusieurs discussions avec le gouvernement provincial en vue d'un effort coopératif afin de transformer certains endroits historiques en centres récréatifs.

M. Rock: Il est très intéressant que vous en parliez monsieur Jamieson parce que je pense que les bateaux de plaisance devraient rester sous l'autorité fédérale, que ce soit sous elle de votre ministère ou du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Ce fut toujours la responsabilité du gouvernement fédéral et je suis convaincu qu'elle doit le rester.

M. Jamieson: Personne ne le conteste.

M. Rock: Merci.

M. Howe: Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Nous nous engagerons dans l'application de cette nouvelle Loi sur les ressources en eaux, du Canada, n'est-ce pas, monsieur Jamieson, en ce qui concerne les programmes de gestion des eaux.

M. Jamieson: Oui, c'est exact.

M. Howe: J'ai demandé instamment au ministre de nous donner une formule d'aide en ce qui concerne le programme de gestion des eaux, le gouvernement fédéral octroiera des fonds dans ce domaine. Peut-être pourriez-vous vous joindre à nous.

M. Jamieson: Comme je l'ai déjà dit, mon but principal dans la réorganisation de mon ministère a été de l'orienter vers le commerce principalement. C'est la raison pour laquelle je pense que, des quais pour pêcheurs devraient relever du nouveau ministère et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien s'ils se trouvent dans des réserves. En ce qui concerne les ports, nous devrions nous occuper des ports importants. Et c'est la raison pour laquelle je pense que le système des canaux, bien que je pense que dans le passé nous avons fait un travail excellent dans ce domaine, n'entrent pas dans notre conception. J'ai proposé d'en transférer la responsabilité au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

[Text]

Mr. Howe: It looks as though there will be an involvement, as I said, with regard to pollution and the Canada Water Act, of several departments.

Mr. Rock: The Lachine Canal is very polluted.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I have several questions would like to ask the Minister but I do have to be in the House for the late show. Is it planned to continue this meeting after 10 o'clock or to resume it at some other time?

The Chairman: If it is the wish of the Committee, I am willing to stay.

Some hon. Members: No.

The Chairman: No.

An hon. Member: I thought the Minister suggested he would be back on Thursday afternoon.

Mr. McCleave: I have been in Montreal and Toronto at holiday times at the two international airports and it seems to me that Toronto is being strained to the limit. The Montreal situation is a little better but not all that good. What are the target dates for the completion of the extra airports for both areas?

• 2155

Mr. Jamieson: Let me deal with Toronto first. We have plans now under way, for the expansion of Malton Airport. You might see the evidence when you drive past.

The first of these to come into operation will be a temporary terminal for charter flights. This is scheduled to open on June 16. This will help us to relieve the central terminal of the pressure of charter flights. We will be able to handle three at any one time—two incoming, one outgoing—complete with immigration and customs facilities.

At the same time we are proceeding with construction of a second terminal at Toronto and this is scheduled for opening in March 1972. The combination of these two should considerably relieve the pressure on the facilities there now. Incidentally, both of the new ones will have their own parking facilities and so on.

The question of when a second airport might be constructed has been a widely publicized question in recent months. You probably know that we are in the final stages of negotiation with the Government of Ontario with regard to a site and with regard to determining what kind of facility we should build when it is chosen. I would not expect that that facility would be functional, given our normal experience, until about 1976.

Some expansion of the existing Dorval airport is now under way. Work has started on Ste. Scholastique which is the second airport for Montreal with a scheduled opening date of 1975. We will have the Dorval situation totally in hand by 1975 and Toronto in 1976.

Mr. McCleave: Could the Minister indicate roughly what this does to current capacities at each of these airports in terms of doubling or tripling or that sort of thing?

Mr. Jamieson: I can be more specific about the Montreal situation because our plans are more firm there. We would expect in the first year of the operation of Ste. Scholastique—that would be 1976—that it would be accommodating something between 3.5 and 5 million passengers depending upon what mix of aircraft is put in there. By that time Dorval will have expanded in the years between now and 1975 and the opening of Ste. Scholastique will it

[Interpretation]

M. Howe: Il me semble que plusieurs ministères seront engagés dans l'application de la Loi sur les ressources en eaux du Canada et la question de la pollution.

M. Rock: Le Canal Lachine est très pollué.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: J'aimerais poser une question au ministre, mais je dois me rendre à la Chambre des communes. Pourriez-vous me dire si cette séance continuera après 10 heures ou si elle sera reprise ultérieurement?

Le président: Si les membres du Comité désirent rester après 10 heures, je suis d'accord.

Des voix: Non.

Le président: Non.

Une voix: Je pensais que le ministre avait proposé de revenir jeudi après-midi.

M. McCleave: J'ai été à Montréal, à Toronto durant les jours fériés à ces deux aéroports internationaux, il me semble que l'aéroport de Toronto est surchargé et à Montréal la situation semble être un peu meilleure, mais elle n'est pas tellement fameuse. Quelles sont les dates prévues pour l'achèvement des deux aéroports supplémentaires dans ces deux régions?

M. Jamieson: Permettez-moi de parler de Toronto d'abord. Nous avons, comme vous le savez, des plans qui sont en cours à l'aéroport de Malton.

Le premier à être exploité sera un terminus temporaire pour les vols nolisés. Le tout devrait être prêt le 16 juin. Nous pourrions ainsi diminuer la pression que cause les vols nolisés dans les terminus centraux. Nous pourrions nous occuper des trois vols à la fois—deux arrivés et un départ—y compris immigration et douanes.

Nous nous occupons aussi de la construction d'un nouveau terminus à Toronto et nous nous attendons à ce que celui-ci soit en opération en mars 1972. Ces deux terminus vont nous permettre de soulager l'aéroport de Toronto. Ils auront des parcs de stationnement, etc.

En ce qui concerne la construction d'un deuxième aéroport dans la région de Toronto, ceci a eu une publicité assez intense ces derniers mois. Comme vous le savez, nous sommes en train de négocier avec le gouvernement de la province de l'Ontario afin de déterminer quel genre d'aéroport nous devons construire. Je ne pense pas que nous serons à même d'avoir un pareil aéroport avant les années 1976.

À Dorval, nous sommes à agrandir l'aéroport; comme vous le savez, nous avons fait des améliorations et nous avons commencé à travailler à Ste-Scholastique qui sera le deuxième aéroport de la région de Montréal; nous nous attendons à ce que Ste-Scholastique soit exploitable en 1975, la situation qui existe à Dorval sera réglée en 1975 et à Toronto vers 1976.

M. McCleave: Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer ce qui se produit dans ces aéroports qui doivent doubler ou tripler leur travail?

M. Jamieson: Je pourrais être plus précis pour Montréal puisque nos plans sont définis. Nous nous attendons à ce qu'au cours de la première année l'aéroport de Ste-Scholastique reçoive de 3.5 à 5 millions de passagers; le tout dépend du genre d'appareils utilisés. Ainsi, vers 1975, l'aéroport de Dorval recevra environ le même nombre de passagers qu'il reçoit présentement. Est-ce que c'est clair?

[Texte]

bring back to about the level that it is now. It is a complicated answer but I hope it is clear to you.

Mr. McCleave: That gives me one side of it. What about Toronto?

Mr. Jamieson: Toronto is more difficult to assess. We estimate that the opening of the special terminal for charters could relieve in peak periods, somewhere between 10 and 15 per cent of the present load on the terminal—both of passengers and what we call “meeters and greeters”.

When the other terminal opens, it might perhaps reduce it by another 20 to 25 per cent. In other words, if you visualize the load that Malton is carrying at the moment, within 12 months it could be reduced by perhaps 30 per cent. Then, of course, it will start to build up again and we will have the same sort of cycle going as we open a new facility for Toronto.

Mr. McCleave: I wish the Minister all success, Mr. Chairman. I was in Toronto one night in August coming back from the West Coast and I did not think they could build a sardine can that strong.

Mr. Jamieson: It is a very expensive sardine can.

Mr. McCleave: May I be excused. I do have to be on the late show but I hope that I may be recognized somewhat early when we meet again.

The Chairman: This Committee is adjourned until Thursday.

[Interprétation]

M. McCleave: Oui. Et Toronto?

M. Jamieson: La situation qui existe à Toronto, est plus complexe. Le terminus réservé aux vols nolisés absorbera environ 10 à 15 p. 100 des passagers aux heures de pointe.

Quand l'autre terminus sera ouvert, il y aura peut-être de 20 à 25 p. 100 moins de passagers à l'aéroport central. L'aéroport de Malton pourrait être soulagé de 30 p. 100 en 12 mois. Tout se rétablira et il faut penser à construire de nouvelles installations.

M. McCleave: Monsieur le ministre, je vous souhaite bonne chance. J'étais à Toronto au mois d'août; je revenais de la côte Ouest; je ne croyais pas qu'il était possible d'entasser autant de monde dans une boîte.

M. Jamieson: Cette boîte a coûté très cher.

M. McCleave: Je m'excuse, je dois partir.

Le président: La séance est levée. Prochaine réunion jeudi.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, March 4, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 3

Le jeudi 4 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1971-72

Department of Transport and
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Le budget des dépenses 1971-1972

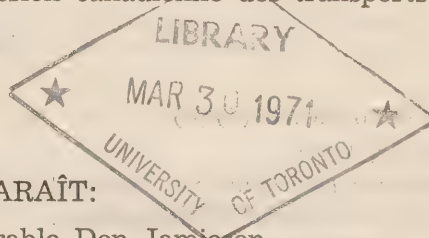
Commission canadienne des transports

APPEARING:

Honourable Don Jamieson
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Don Jamieson,
Ministre des Transports



WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Allmand
Benjamin
Breau
Deachman
Duquet

Forget
Godin
Guay (*Lévis*)
Horner
Howe

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

McGrath
Murta
Rock
Skoberg
Southam

Thomas (*Maisonneuve-
Rosemont*)
Thomas (*Moncton*)
Trudel
Turner (*London East*)

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On March 2, 1971:

Mr. Thomas (*Maisonneuve*) replaced Mr. Pringle.

Mr. Dupras replaced Mr. Deachman.

On March 3, 1971:

Mr. Deachman replaced Mr. Dupras.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 2 mars 1971:

M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace M. Pringle.

M. Dupras remplace M. Deachman.

Le 3 mars 1971:

M. Deachman remplace M. Dupras.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 4, 1971
(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10.15 a.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. Bell, Carter, Marshall, Peddle, Members of Parliament.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. Harris Arbique, Secretary; Mr. L. L. Marks, Financial Adviser.

The Committee had for consideration the estimates of the Canadian Transport Commission.

The Honourable J. W. Pickersgill made a brief opening statement and responded to questions of the Members.

Mr. Pickersgill agreed to file with the Committee a statement regarding railway crossing deaths during the past five years.

At 12.05 p.m., the Committee adjourned until 3.30 p.m. this date.

AFTERNOON SITTING

(7)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 p.m. The Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Member present: Messrs. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(13).

Also present: Messrs. Comeau, Macquarrie, Marshall, McCleave, Members of Parliament.

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

Witness: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister of Transport.

The Committee resumed its consideration of the estimates of the Department of Transport.

The Honourable Don Jamieson tabled a study entitled "A Preliminary Evaluation of the SONIC BOOM—CANADA".

And the questioning continuing, Items 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 relating to the Department of Transport were carried.

At 6:00 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this date.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 4 mars 1971
(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 15. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. Bell, Carter, Marshall et Peddle.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable J. W. Pickersgill, président et MM. Harris Arbique, secrétaire, L. L. Marks, conseiller financier.

Le Comité doit étudier le budget des dépenses de la Commission canadienne des transports.

L'honorable J. W. Pickersgill fait une brève déclaration et répond aux questions des députés.

M. Pickersgill convient de remettre au Comité une déclaration concernant les décès survenus aux passages à niveau au cours des cinq dernières années.

A 12 h 05 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(7)

Le Comité permanent du transport et des communications se réunit à 3 h 40 de l'après-midi. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Autres députés présents: MM. Comeau, Macquarrie, Marshall et McCleave.

Comparaît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoin: M. O. G. Stoner, sous-ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses du ministère des Transports.

L'honorable Don Jamieson dépose une étude intitulée «Une évaluation préliminaire du BANG SUPER-SONIQUE AU CANADA».

La période des questions se poursuit, les crédits 1; 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 et 55 concernant le ministère des Transports sont adoptés.

A 6 h de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h du soir.

EVENING SITTING
(8)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m. The Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Deachman, Duquet, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(11).

Also present: Messrs. Pringle, Ritchie, Whelan, Whiting, Members of Parliament.

Witnesses: Same as morning sitting.

The Committee resumed its consideration of the estimates of the Canadian Transportation Commission.

And the questioning continuing,

Item 60 relating to the Canadian National Railway was carried.

At 9:55 p.m. the Committee adjourned until 10:00 a.m., March 9, 1971.

SÉANCE DU SOIR
(8)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 h 10 du soir. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Deachman, Duquet, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(11).

Autres députés présents: MM. Pringle, Ritchie, Whelan, Whiting.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses de la Commission canadienne des Transports.

Et la période de questions se poursuit.

Le crédit 60 concernant les Chemins de fer nationaux est adopté.

A 9 h 55 du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 10 h 00 du matin, le 9 mars 1971.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 4, 1971

• 1014

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, members of the Committee, we are here this morning to study the Estimates for 1971-72 of the Canadian Transport Commission.

We have with us this morning the Honourable J. W. Pickersgill. I would ask Mr. Pickersgill to give us a briefing before the question period. Mr. Pickersgill, would you introduce the witnesses with you, please?

The hon. J. W. Pickersgill (Chairman Canadian Transport Commission): I have with me the Secretary of the Canadian Transport Commission, Mr. H. Arbique, and the Financial Officer, Mr. Larry Marks.

• 1015

I have always felt that it was much easier on the person who is presenting the Estimates and much more apt to fulfil the needs of those who wish to inquire about the work of any agency, particularly one like ours, if, instead of my making a speech which would mostly be about things that probably would not interest you, I just made myself available to answer questions about the things that do. Therefore, I have no formal presentation to make.

I do think, since we are talking about the Estimates, that it might be interesting, however, to put on the record a table which shows the financial consequences of the operations of the National Transportation Act and of the Canadian Transport Commission.

Since the Act came into operation in 1967, there has been, including of course the reduction for 1971, a total reduction in subsidy of \$140 million, which, if the situation that existed on January 1, 1967 had continued, would have been an additional charge on the Canadian taxpayers.

In addition to that, the estimated losses on passenger trains which have been eliminated by reductions in service—that is not discontinuances but reductions in services—carried out by the railways, in the case of Canadian National are estimated at \$15,005,000 and in the case of Canadian Pacific, \$1,790,000, for a total of \$16,795,000.

It is true that those losses, if they had not been eliminated, would not have been totally a charge on the Treasury, but in the case of Canadian National they would have been, either through subsidy or through its effect on the balance sheet of the railway.

The losses eliminated through discontinuance—about this, we can speak rather more firmly because these are losses determined by the Commission itself and are not the accepting of the railways' figures—during this period are estimated to be \$3,490,000; which would represent an apparent total saving of \$160 million plus.

I should say, on the other side, that it is our opinion that it may be that, between now and June 30 when the claims come in, in the case of one of the railways, their

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 4 mars 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous sommes réunis ici ce matin pour étudier le budget des dépenses pour l'année 1971-1972 de la Commission canadienne des transports.

L'honorable J. W. Pickersgill est parmi nous ce matin. J'aimerais demander à M. Pickersgill qu'il nous fasse un exposé avant la tournée des questions. Monsieur Pickersgill, veuillez s'il vous plaît nous présenter les témoins qui vous accompagnent.

L'honorable J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des transports): Je vous présente le secrétaire de la Commission canadienne des transports, M. H. Arbique, et le conseiller financier, M. Larry Marks.

J'ai toujours été d'avis qu'il est plus facile pour la personne qui présente le budget des dépenses, et qu'il est aussi plus utile pour ceux qui veulent se renseigner à l'égard du travail d'une agence quelconque, particulièrement un organisme comme le nôtre, si, au lieu de faire un discours qui traiterait probablement de choses qui ne vous intéressent pas, je répète que je crois qu'il serait plus facile si je me mettais à votre disposition pour répondre aux points qui vous intéressent. Donc, je n'ai pas l'intention de faire une présentation formelle.

Puisque nous discutons du budget des dépenses, je pense qu'il serait intéressant de signaler un tableau qui indique les conséquences financières qui résultent des opérations de la Loi nationale sur les transports ainsi que de la Commission canadienne des transports.

Depuis que la Loi fut mise en vigueur en 1967, il y a eu, en comprenant naturellement la réduction pour l'année 1971, une réduction totale des subventions de \$140 millions, qui aurait constitué une charge additionnelle pour les contribuables canadiens si la situation qui existait le 1^{er} janvier 1967 avait prévalu.

En plus, nous n'évaluons que les pertes en ce qui a trait aux trains pour passagers qui ont été éliminées par des réductions du service—il ne s'agit pas de cessation mais bien de réduction de service—imposées par les chemins de fer s'élèvent à \$15,005,000 pour le National canadien et à \$1,790,000 pour le Pacifique canadien, ce qui donne un total de \$16,795,000.

Il est vrai que si ces pertes n'avaient pas été éliminées, elles n'auraient pas été entièrement à la charge du Trésor, mais dans le cas du National canadien elles auraient figuré dans les comptes du chemin de fer grâce aux subventions ou bien à leurs effets.

Les pertes qui furent éliminées par cessation—et nous pouvons parler de façon plus catégorique à ce sujet parce qu'il s'agit de pertes déterminées par la Commission même et il ne s'agit pas simplement d'accepter les chiffres cités par les chemins de fer—les pertes dis-je, s'évaluent durant cette période à \$3,490,000, ce qui représente une économie évidente d'au-delà de \$160 millions.

[Text]

losses or claims with relation to specific things—such as branch lines that are still in operation and passenger trains that are continued and certain other statutory claims they have—may exceed the normal payment for the year 1970; in which case, savings on this scale cannot be expected from now on.

• 1020

I think it still represents a very substantial sum of money. If you take \$150 million—even if you discount it a bit—as representing a net savings of \$100 million over the last four years it represents a saving of \$5 a head for every man, woman and child in the country. This means that these resources are either available for other and more useful expenditures or, alternatively, they can be left in the taxpayer's pocket. I make no comment beyond that because if I did I would be going beyond the scope of my functions. There is a tendency to pay attention to this, that and the other specific activity and sometimes there is not much tendency to look at the over-all financial picture, and I thought it might be interesting to the Committee when you are considering the estimates to have that exposé made.

The Chairman: We have two votes in connection with the estimates of the Canadian Transport Commission. The first is Vote 65, which you will find on page 26-54.

Department of Transport
Canadian Transport Commission

Vote 65—Canadian Transport Commission—Operating Expenditures—\$10,344,000

Mr. Deachman?

Mr. Deachman: Under this note, Mr. Chairman, I presume we can discuss any aspect relating to the work of the Canadian Transport Commission.

Mr. Chairman, I think I can speak for all members of this Committee in saying that we are delighted to see Mr. Pickersgill here as a witness. He is an old colleague and friend of many of us at this table.

Mr. Pickersgill, not long ago I had the pleasure of discussing the question of charter flights with you, and while this dealt with a particular one, nevertheless it perhaps highlighted some of the troubles in the commercial aviation business today surrounding charter flights, the rates which they charge and the problem involving affinity groups, which is a very funny way of determining who shall fly at a reduced rate. I want to raise in a general way a problem which you more than anyone else are familiar with and ask if you would comment generally on the nature of the problem and the way in which the Canadian Transport Commission is examining it and what the general policies of the Canadian Transport Commission are as it looks at this problem and what it sees in the future in regard to charter flights.

[Interpretation]

Je dois signaler que, d'autre part, que selon nous il se peut que d'ici le 30 juin lorsque les créances nous parviennent, en ce qui a trait à un des chemins de fer, leurs pertes ou créances en ce qui a trait à des articles particuliers—par exemple, des lignes qui sont encore en opérations et des trains pour passagers qui fonctionnent encore ainsi que certaines autres créances d'ordre statuaire qu'ils ont—peuvent dépasser le paiement normal pour l'année 1970. Dans ce cas, nous ne pouvons dorénavant nous attendre à des économies à cette échelle.

Il me semble que cela représente encore une somme considérable. Si vous prenez \$150 millions—même si vous réduisez un peu ce chiffre—correspondant à une épargne nette de \$100 millions de dollars au cours des quatre dernières années, cela représente une épargne de \$5 par personne pour chaque homme, femme ou enfant, à travers le pays. Cela veut dire que ces ressources pourraient être utilisées pour d'autres dépenses plus utiles, ou bien que l'on pourrait les laisser dans le portefeuille du contribuable. Je ne ferais pas d'observation supplémentaire, car si je le faisais, je sortirais du cadre de mes fonctions. On a tendance à attacher trop d'importance à des détails, et parfois on oublie le cadre général financier, et il me semble qu'il serait intéressant pour le Comité, alors qu'il étudie le budget, d'entendre cet exposé.

Le président: Nous avons deux crédits relatifs au budget de la Commission canadienne des transports. Le premier est le crédit 65, que vous trouverez à la page 26-54.

Ministère des Transports
Commission canadienne des transports

Crédit 65—Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement—\$10,344,000

Monsieur Deachman?

M. Deachman: Dans le cadre de ce crédit, monsieur le président, je suppose que nous pouvons étudier tous les aspects relatifs au fonctionnement de la Commission canadienne des transports.

Monsieur le président, je pense me faire l'interprète de tous les membres du Comité en disant que nous sommes très heureux que M. Pickersgill soit venu témoigner. Il est, pour beaucoup d'entre nous, un collègue et ami de longue date.

Monsieur Pickersgill, j'ai eu le plaisir, il y a peu de temps, de discuter avec vous de la question des vols nolisés, et bien que cette discussion n'est portée que sur un problème particulier, je pense qu'elle a permis de soulever quelques-uns des problèmes qui se présentent actuellement dans l'aviation commerciale au sujet des vols nolisés, de leur tarif et du problème des groupes d'affinités, qui est une manière très amusante de déterminer quelles seront les personnes qui pourront bénéficier de ces tarifs. Je voudrais soulever d'une manière générale un problème que vous connaissez mieux que personne, et vous demander si vous voulez bien faire des observations d'ordre général sur la nature de ce problème et sur la façon dont la Commission canadienne des transports l'examine, quelles sont les mesures générales qu'elle a l'intention de prendre, et de quelle manière elle envisage les vols nolisés à l'avenir.

[Texte]

Mr. Pickersgill: I will not refer to the specific case of Wardair because, as you know, an order of ours is under appeal to the Minister of Transport and the airline has also sought leave to appeal to the Supreme Court of Canada, therefore I will have to be very careful in what I say about that particular case.

What I think is much more interesting generally is the whole question of why this affinity rule exists. I noticed in a television program in which I took part—which, of course, I naturally watched with avid interest—that the Minister of Transport went rather farther than I did about this affinity rule. I do not mind telling you, since he went farther than I did, that I am willing to go as far as he did and say that I do not like it and that if it could be ended unilaterally by the Canadian authorities I would recommend that we get rid of it. I cannot understand the rationale of saying that because 100 people or so have belonged to some particular organization for six months that they should be permitted to get a cheaper rate to fly across the Atlantic than people like myself who do not tend to belong to organizations much.

• 1025

The affinity rule, as I understand it, was originated by the International Air Transport Association, IATA. No charter flight can be flown to any other country without the consent of the aeronautical authorities of the receiving country. Up to now all the European countries, I think almost without exception, have supported this affinity rule of IATA, and if we attempted to abolish it unilaterally I think the consequence would be, unless we could negotiate with these other countries, that they would just refuse to allow the charters to land. I do not think this is really understood.

I noticed in the newspaper the other day that the Civil Aeronautics Board in the United States has put out what I suppose I can call a trial balloon about a nonaffinity rate. As you know, our scheduled airlines did the same kind of thing a year ago and they could not get it through IATA.

I would like to see us strive, as far as we can, to find some formula that would be acceptable to the receiving countries because I do not like the affinity rule for two reasons. The first reason is that it seems to me that it creates a kind of privileged class of traveller. The second reason is that it is almost impossible to enforce. I have a kind of old-fashioned bias against having laws that are not enforceable because if I may express an opinion, I think that if you have a lot of unenforceable laws it may create an attitude of mind in the public that if some laws do not seem to be reasonable that maybe law itself is not reasonable. I do not think that is a very sound kind of psycho political situation, if I may put it that way.

Why does there have to be any kind of control at all? Why cannot charter operators operate freely in a free market at any price they like and go broke if they like? Why do we worry about this at all? I think that is perhaps an even more fundamental question. I think the answer to this is that if you want to have any regular scheduled services so that you can fly any day you like, if you think that is worthwhile, then these people have to

[Interprétation]

M. Pickersgill: Je ne me référerai pas au cas particulier de Wardair, car, comme vous le savez, une de nos décisions fait l'objet d'un appel au ministre des Transports et la Compagnie a aussi demandé la permission d'en appeler à la Cour suprême du Canada. Je dois donc faire très attention à ce que je dis au sujet de ce cas particulier.

Ce qui me semble beaucoup plus intéressant sur le plan général, est la question de savoir pourquoi cette règle d'affinité existe. J'ai remarqué dans une émission de télévision à laquelle j'ai participé—et que j'ai, bien entendu, regardé avec beaucoup d'intérêt—que le ministre des Transports allait beaucoup plus loin que moi en ce qui concerne cette règle d'affinité. Je puis donc vous dire, puisqu'il est allé plus loin que moi, que je veux aller aussi loin que lui et dire que je n'aime pas cette règle, et que si les autorités canadiennes pouvaient mettre fin de manière unilatérale, je recommanderais qu'on le fasse. Je ne peux pas comprendre pourquoi, uniquement parce qu'elles appartiennent à une organisation donnée depuis six mois, une centaine de personnes puissent traverser l'Atlantique pour un prix moins élevé que celui que paie les gens comme moi qui n'aime pas appartenir à des organisations.

La règle d'affinité, comme je le comprends, a été mise au point à l'origine par l'Association internationale des transports aériens, ATAI. Aucun vol nolisé ne peut partir vers un pays sans le consentement des autorités aéronautiques du pays receveur. Jusqu'à présent, tous les pays européens ont, sans exception, été en faveur de cette règle d'affinité de l'ATAI, et si nous décidions de l'abolir unilatéralement, je pense que la compétence, à moins de pouvoir négocier avec ces autres pays, qu'ils refuseraient l'autorisation d'atterrissage à ces vols nolisés. Je ne pense pas que c'est ce que vous désirez.

J'ai lu dans le journal l'autre jour que le *Civil Aeronautics Board* des États-Unis avait mis au point ce que j'appelle un ballon d'essai à propos d'un taux de non-affinité. Comme vous le savez, nos compagnies aériennes firent la même chose il y a un an mais n'eurent pas l'autorisation de l'ATAI.

J'aimerais que nous nous efforcions de trouver une formule acceptable par les pays receveurs car je n'aime pas la règle d'affinité pour deux raisons. La première raison est qu'il me semble qu'elle crée une sorte de classe privilégiée parmi les voyageurs. La seconde raison est qu'elle est pratiquement impossible à mettre en vigueur. J'ai une espèce de prévention contre ces lois qu'on ne peut pas mettre en vigueur car, si je peux exprimer une opinion, il me semble que si nous avons beaucoup de loi semblable, le public pourrait penser que si certaines lois ne semblent pas raisonnables, la loi elle-même peut-être n'est pas raisonnable. Je ne pense pas que c'est une situation psycho-politique très bonne, si je peux m'exprimer de cette façon.

Pourquoi les personnes chargées des vols nolisés ne peuvent-elles pas travailler librement dans un marché libre, appliquant les prix qu'elles veulent et faire faillite si elles le désirent? Pourquoi nous faire du souci à ce sujet? Je pense que peut-être il y a une question même plus fondamentale. Je pense que la réponse en est que si vous désirez avoir des services réguliers établis à l'avance

[Text]

be given a reasonable opportunity—unless you are going to subsidize them to the hilt—to get a reasonable share of the traffic. The only excuse for having these lower group rates, whether they are on a charter operator or on a scheduled operator, is that a lot of the cost of providing scheduled service are avoided, and in order to give a reasonable degree of viability to the scheduled operation.

• 1030

I think it is quite necessary that there should be some kind of fairly rigid conditions about charter operations so that anybody who comes along at the last minute to Malton or Dorval or Vancouver airport could not get one of these bargain-rate flights just because somebody failed to turn up. You would take away the chance of breaking even. We do not talk very much about profitability for airlines this year. Fortunately, up to now our international carriers seem to have been able to weather this storm. But they have not done very well this past year. In the United States, as we know, the situation is much worse.

Mr. Deachman: Mr. Pickersgill, I think that is a very good summary of the situation. Do you think that these flights cut into commercial airline business? In other words, are they robbing traffic from Air Canada, or Canadian Pacific Airlines, or Pacific Western.

Mr. Pickersgill: It is hard to say. Not from Pacific Western because internationally it only operates chartered services. It is very hard to say how much of the charter traffic is traffic that would not otherwise move at all—that is, people who could not afford to go on the scheduled services—and how much of it is people who accommodate themselves to the date for charters who would otherwise fly anyway. I do not think anybody could measure this.

Mr. Deachman: They are in no way related to domestic air fares?

Mr. Pickersgill: Not really. The total operations of any corporation has to be related but I would not think it is very much related.

Mr. Deachman: How many Canadians are taking charter flights out of Seattle and Buffalo, for example? I say this because I know of charter operators in the city of Vancouver advertising for flights in Seattle. I was told that a great deal of Canadian business goes across the border and goes out on charter flights. If we are in this business, are we competitive with flights going out of Seattle and Buffalo or are we simply letting this revenue go to them?

Mr. Pickersgill: Unfortunately, we are so cut down by the Treasury Board that we cannot have an espionage service in the Canadian Transport Commission so we do not know why many Canadians fly out of these places. I do not think any statistics kept by the United States would segregate the Canadians. There are lots. You could

[Interpretation]

afin de prendre l'avion le jour où vous le désirez, si vous pensez que cela en vaut la peine, alors il faut donner à ces gens une chance raisonnable de tenir une part raisonnable du trafic, à moins que vous ne leur accordiez des subventions. La seule excuse pour avoir ces tarifs inférieurs, que ce soit par une personne chargée d'un vol nolisé ou un vol régulier est qu'on... une grande partie des frais que l'on a en assurant un service régulier et en donnant un degré raisonnable de viabilité à une opération régulière.

Je pense qu'il est tout à fait nécessaire qu'il y ait des conditions assez rigides en ce qui concerne le fonctionnement de ces vols nolisés afin que personne ne puisse venir à la dernière minute aux aéroports de Malton, Dorval ou Vancouver pour obtenir un de ces vols à faible tarif juste parce que quelqu'un ne s'est pas présenté à l'avion. Nous ne parlons pas beaucoup de la profitabilité des lignes aériennes cette année. Malheureusement, jusqu'à maintenant, nos transporteurs internationaux semblent avoir pu supporter ces difficultés. Mais ils n'ont pas fait si bien l'année passée. Aux États-Unis, comme nous le savons la situation est bien pire.

M. Deachman: Monsieur Pickersgill, je pense que ceci est un très bon exposé de la situation. Pensez-vous que ces vols nuisent aux affaires des lignes aériennes commerciales? En d'autres termes, est-ce qu'ils s'emparent de trafic qui autrement serait passé par Air Canada, les *Canadian Pacific Airlines* ou le *Pacific Western*.

M. Pickersgill: C'est difficile à dire. En tout, pas du *Pacific Western*, parce que sur le plan international il procure seulement des services nolisés. Il est très difficile de dire quelle partie du trafic nolisé est un trafic qui autrement n'aurait pas eu lieu—parce que les gens ne peuvent se permettre de voler sur les services normaux—et il est difficile également de dire combien de ce trafic est composé de gens qui auraient pris l'avion de toute manière. Je ne pense pas que quelqu'un puisse faire une évaluation de ceci.

M. Deachman: Ne sont-ils pas en aucune manière reliés au tarif aérien intérieur?

M. Pickersgill: Pas exactement. Les activités totales de toute société doivent y être reliées mais je ne pense pas qu'il y ait un grand rapport.

M. Deachman: Combien de Canadiens volent par des vols d'avions nolisés partant de Seattle et de Buffalo, par exemple? Je dis ceci parce que je sais que les organisateurs de vols nolisés dans la ville de Vancouver font de la publicité pour des vols à Seattle. On m'a dit qu'une grande partie des gens d'affaires canadiens franchissent la frontière au moyen de vols nolisés. Si nous travaillons dans cette affaire, est-ce que nous faisons de la concurrence avec les vols qui partent de Seattle et de Buffalo, ou est-ce que nous leur laissons simplement ce revenu?

M. Pickersgill: Malheureusement, nous sommes tellement réduits par le Conseil du Trésor que nous ne pouvons avoir un service d'espionnage dans la Commission du transport du Canada si bien que nous ne savons pas combien de Canadiens volent en partant de ces endroits. Je ne pense pas que les statistiques tenues aux États-Unis

[Texte]

make some educated guesses. Your guess would be as good as mine, however.

Mr. Deachman: Mr. Pickersgill, I would not want to put my guesses up against yours. You could probably make a better guess.

Mr. Howe: That is how he got where he is—outguessing everybody else.

Mr. Pickersgill: Thank you very much, Mr. Howe, if that is a compliment.

Mr. Deachman: Air fares have recently gone up with a \$5 stop-over charge. I am told that we will soon be on point-to-point rates. That is to say, a businessman who used to fly back and forth across the country, making several stops along the way now finds because of the stop-over charges that it is costing him up to \$30 more. I understand that if point-to-point fares go in, he will have to recalculate his fare to his next stop at every point of departure and that will further increase his rate. While charter flights may be getting a great bargain, the businessman from coast-to-coast is getting stuck more and more with rising airline fares. I ask you, Mr. Pickersgill, when you consider that we knit this country together with cheap transportation, are we heading in the right direction as we watch these go up and up? Is it really necessary?

• 1035

Mr. Pickersgill: Of course, as you know, we do not have the power under the law to set the fares for the airlines, the railways or any other carriers, but they do have to file their fares, so they are known to the public. We have the right to examine them. We have the right to examine complaints and we can suspend them if we think there is something unreasonable about these increases. The latest filing of the mainline carriers and also certain regional carriers over the routes on which they are competitive were filed two months ago and they become effective tomorrow. I have a very complicated memorandum here that I would be very glad to have circulated to anybody who would like to examine it, but, you know, I am not an expert in the details of this and I would hate to have to give an exposé of it.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, if Mr. Pickersgill has new rates which are going to apply very soon and we are going to have Air Canada before us a little later, it might be quite valuable to have those rates circulated to members so we could be in a position...

Mr. Pickersgill: I would be very happy to have the filing that was made sent to all the members. I think you are quite right, Mr. Deachman, you really should examine Air Canada on this and get their justification because this is a management decision. The only function we have is a sort of corrective function, if we think they are seriously out of line.

[Interprétation]

font une distinction en ce qui concerne les Canadiens. Il y en a beaucoup. Vous pouvez naturellement vous livrer à des devinettes, et ce que vous aurez deviné sera aussi bon que ce que j'aurais trouvé.

M. Deachman: Monsieur Pickersgill, je ne voudrais pas essayer de deviner mieux que vous. Vous pouvez probablement deviner avec plus d'exactitude.

M. Howe: C'est ainsi qu'il est arrivé où il en est, en l'emportant sur le plan des prédictions sur tout le monde.

M. Pickersgill: Merci beaucoup M. Howe, s'il s'agit d'un compliment.

M. Deachman: Les tarifs aériens ont récemment augmenté avec des frais de \$5 pour arrêt. On m'a dit que nous aurions bientôt des tarifs allant d'un point à un autre. C'est-à-dire, si un homme d'affaires qui avait l'habitude de voler pour aller et pour revenir en franchissant le pays, fait plusieurs arrêts en cours de route, il trouvera maintenant à cause des frais concernant les arrêts que celui lui coûtera \$30 de plus. Je pense que si les tarifs d'un point à un autre entrent en vigueur, il devra calculer de nouveau son tarif jusqu'au prochain arrêt à chaque point de départ et que cela constituera une nouvelle augmentation de son tarif. Tandis que les vols nolisés peuvent obtenir un grand succès, les hommes d'affaires d'une côte à l'autre se trouvent empêtrés de plus en plus avec les tarifs aériens croissant. Je vous demande, monsieur Pickersgill, quand on pense que l'on établit dans ce pays des moyens de transport peu chers, est-ce que nous allons dans la bonne direction lorsque nous voyons ceci monter toujours? Est-ce que c'est vraiment nécessaire?

M. Pickersgill: Comme vous le savez, la loi ne nous donne pas le pouvoir d'établir les tarifs des lignes aériennes, des chemins de fer ou autres transporteurs, mais nous devons faire en sorte que les tarifs soient disponibles pour le public. Nous avons le droit de les examiner. Nous avons le droit d'examiner les plaintes et de suspendre les tarifs si nous croyons que les augmentations ne sont pas raisonnables. Les plus récents tarifs des transporteurs des principales lignes de même que des transporteurs de certaines régions qui parcourent des routes achalandées remontent à deux mois et entreront en vigueur demain. J'ai ici un mémoire plutôt compliqué et je serais heureux de le remettre à tous ceux qui sont intéressés à l'étudier, mais comme vous le savez, je ne connais pas tous les détails et je ne pourrais vous en donner un exposé.

M. Deachman: Monsieur le président, si M. Pickersgill a de nouveaux taux qui seront bientôt en vigueur, il serait peut-être bon de les distribuer aux députés afin que nous puissions être en mesure d'en discuter quand Air Canada comparaitra devant nous...

M. Pickersgill: Il me ferait plaisir de faire parvenir les nouveaux tarifs à tous les membres du Comité. Je crois que M. Deachman a raison, vous devriez étudier l'attitude d'Air Canada à ce sujet et lui demander de se justifier parce que c'est là une décision de l'administration. Nous devons tenter d'apporter des modifications si nous croyons que les limites ne sont pas respectées.

[Text]

Mr. Deachman: Thank you.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: I am sorry if I disturbed you, Mr. Pickersgill. I notice by your replies that you are as plausible in many ways as you always used to be in the House of Commons.

You made quite a bit about the reduction that has taken place, the lesser amount of money the government is paying out in subsidies and the terrific savings that this rationalizing of railways has effected for the government and the railways. Where has this appeared in the reduction of any taxes, freight rates or passenger rates? Where has all this money gone?

Mr. Pickersgill: It has not gone anywhere. Happily, it has not had to be spent, but it is money that would have gone. If we had gone on paying \$110 million a year to the railways which is what was happening in the year 1967, every year from now on, the Minister of Finance would have been faced with one of two choices. Either he would have had to raise that extra \$110 million in some way or other, or at least...

Mr. Howe: However, he was raising it, he was paying it. Where has it gone since it has not been paid? Who gets it?

Mr. Pickersgill: Mr. Howe, I think you could answer that question better than I can because you are a member of Parliament and I am only a public servant.

Mr. Howe: Do you know how I would answer it? It has been rationalized—and this is where I feel that you are making a mistake, Mr. Chairman. You did not rationalize it properly to know what effect the freight rate increase that has come about since you stopped subsidizing railways has had on the cost of living of every individual in Canada. You said that this was going to save \$5 for every man, woman and child in Canada. How much have those increased freight rates increased the cost of the living of every man, woman and child in Canada?

Mr. Pickersgill: I do not really know. I do not know how much the cost of any particular...

Mr. Howe: We know we are living in the highest costing economy in the world today practically.

Mr. Pickersgill: Are we?

Mr. Howe: There are not many any higher. I maintain that it is things such as this that have been done by this government that have created this situation. We brought in a Freight Rates Reduction Act in 1958 of \$20 million and that was able to freeze the freight rates all across Canada for almost 10 years, but all of a sudden when your organization got going, just look at what happened to the freight rates all across Canada and the effect they have had on the cost of living.

• 1040

However, Mr. Chairman, I think I have made my point there. I think this rationalizing that you are bragging

[Interpretation]

M. Deachman: Merci.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Je m'excuse, monsieur Pickersgill. Je remarque que vous êtes toujours aussi enjôleur que vous l'étiez à la Chambre des communes.

Vous avez beaucoup parlé de la réduction qui a eu lieu, du fait que le gouvernement versera moins de subventions et de tout l'argent que cette étude des chemins de fer a permis au gouvernement d'économiser. Comment se fait-il que les taux de convois de marchandises ou les taux de passagers ne soient pas réduits? Où est tout cet argent?

M. Pickersgill: Heureusement, cet argent n'a pas dû être dépensé. S'il avait fallu payer \$110 millions par année aux chemins de fer, ce qui s'est produit en 1967 et qui continuerait de se produire tous les ans, le ministre des Finances n'aurait qu'une alternative: il devrait augmenter les taux afin de percevoir ce \$110 millions, ou...

M. Howe: Ce genre d'augmentation a toujours existé. Où est l'argent puisqu'il n'y a pas eu d'augmentation? Qui reçoit cet argent?

M. Pickersgill: Monsieur Howe, je crois que vous pourriez répondre à cette question beaucoup mieux que moi parce que vous êtes député et je ne suis qu'un fonctionnaire.

M. Howe: Savez-vous ce que je répondrais? L'étude a été faite et c'est là, à mon avis, que vous faites erreur, monsieur le président. L'étude n'a pas été faite de façon à ce que vous sachiez quel est l'effet de l'augmentation du taux des convois de transport sur le coût de la vie de chaque Canadien depuis que vous avez arrêté de verser des subventions aux chemins de fer. Vous aviez dit que cette nouvelle façon de procéder permettrait à chaque homme, femme et enfant au Canada d'épargner \$5. De combien l'augmentation des taux de convois de transport a-t-elle accru le coût de la vie de chaque homme, femme et enfant au Canada?

M. Pickersgill: Je ne le sais pas. Je ne sais pas quel est le coût de chaque...

M. Howe: En pratique, le coût de la vie au Canada, est le plus élevé au monde.

M. Pickersgill: Est-ce exact?

M. Howe: Il n'y a pas beaucoup de pays qui ont des niveaux de vie aussi élevés. Je soutiens que c'est ce genre de choses dont est responsable le gouvernement qui a créé cette situation. Nous avons adopté en 1958 une loi pour la réduction des taux de transport de marchandises qui a permis d'économiser \$20 millions; on a ainsi réussi à geler les taux de transport de marchandises à travers tout le Canada pour dix ans; cependant, notre organisation décide d'agir et voyez ce qui arrive aux taux de transport des marchandises à travers le Canada et l'effet que ces derniers ont sur le coût de la vie.

Je crois cependant, monsieur le président, m'être bien fait comprendre. Je crois que cette rationalisation dont

[Texte]

about has not done anything for anybody except probably the railroads that show a little better figure on their balance sheets.

Coming back to our meeting last year, I well remember the words that you used, that you were so happy to be able to get away without any problems last year at this hearing. You thought we would have been tougher on you than we were.

Mr. Pickersgill: If I said that I apologize, I am very sorry. It was a stupid thing to say.

Mr. Rock: There is an honest man for you.

Mr. Howe: Sometimes I think you carry this stupidity right into some of the decisions that are made by your organization.

Mr. Pickersgill: That could be.

Mr. Howe: Last year at this time we did not have all the passenger trains taken off; that has happened since. We have been very much disturbed about this, particularly in my area, Mr. Chairman, and we just cannot understand how you arrive at decisions as you did with regard to Western Ontario where you left one railroad, one line or one operation going between Guelph and Toronto. The reason you gave was because the railroad had downgraded that particular service and you gave them orders to upgrade it. This is one of the arguments that was used in Owen Sound and Guelph and all over Western Ontario when we were talking about the passenger service into that area, that it had been downgraded so badly that people that got on on the weekend hoping to get into that area comfortably on the train, with good service, found themselves standing in baggage cars and riding for 50 and 60 miles with no place to sit down and no special service provided. Why did you not tell the railroads to upgrade the service all over Western Ontario and then probably it might have come a little closer to a profitable picture. Why did you not do that? Why is there a rule for one line and a different rule for another?

Mr. Pickersgill: There is not, Mr. Howe. The law is the law and it applies equally.

Mr. Howe: You knew the decisions that were made.

Mr. Pickersgill: I have read them.

Mr. Howe: The reason they left that line on between Guelph and Toronto was because you made it perfectly plain that the railroad had reduced the quality of service there. We had been telling you that for years. The railroad for years had been downgrading it trying to get ready for the thing that happened. Driving the people off the trains rather than making it more comfortable.

The Chairman: Mr. Howe, I think it would be fairer to Mr. Pickersgill—you are putting a lot of questions but you do not allow him...

Mr. Howe: All right.

The Chairman: ... to answer. I would give a chance to Mr. Pickersgill to give an answer.

Mr. Howe: All right.

[Interprétation]

vous êtes si fier n'a fait de bien à personne sauf d'ailleurs aux chemins de fer dont le bilan s'est légèrement amélioré.

Revenons donc à notre réunion de l'an dernier. Je me rappelle parfaitement ce que vous aviez alors dit: lors de cette réunion, vous étiez bien heureux de ne pas avoir encore eu de problèmes. Vous pensiez que nous avions été bien plus durs pour vous que vous l'avez été pour nous.

M. Pickersgill: Si j'ai dit cela, veuillez m'en excuser, j'en suis désolé. C'était plutôt stupide de ma part.

M. Rock: Voilà enfin quelqu'un d'honnête.

M. Howe: Cette stupidité que vous venez d'avouer se reflète parfois dans les décisions de votre ministère.

M. Pickersgill: C'est bien possible.

M. Howe: L'an dernier à cette même époque, les convois de passagers n'étaient pas tous constitués; c'est fait depuis. Monsieur le président, tout ceci nous agrandement inquiétés, plus particulièrement dans ma région; nous ne pouvons vraiment pas comprendre comment vous en arrivez à des décisions comme celle que vous avez prise à l'égard de l'ouest de l'Ontario où il n'y a plus qu'une ligne entre Guelph et Toronto. Pour rendre cette décision, vous vous êtes basé sur le fait que la société avait négligé cet itinéraire particulier et que vous lui aviez ordonné de l'améliorer. C'est un des arguments qui ont été présentés à Owen Sound, Guelph, et partout dans l'ouest de l'Ontario lorsque nous avons étudié la question du service voyageur dans cette région; le service était tellement détérioré que les personnes qui voulaient se rendre par train dans cette région en fin de semaine, espérant y retrouver un minimum de confort et de service, se retrouvaient dans des wagons à baggages, sans siège ni service, pendant 50 ou 60 milles. Pourquoi n'avez-vous pas ordonné à toutes les sociétés de chemins de fer d'améliorer leur service partout dans l'ouest de l'Ontario, ce qui leur aurait peut-être permis de faire un certain profit. Pourquoi le règlement s'applique-t-il uniquement à un itinéraire, et non à tous?

M. Pickersgill: Ce n'est pas le cas monsieur Howe. La loi est la loi, et elle s'applique également à tous.

M. Howe: Vous étiez au courant de ces décisions.

M. Pickersgill: Je les ai lues, en effet.

M. Howe: Cet itinéraire entre Guelph et Toronto n'a pas disparu parce que vous avez avoué clairement que la société ferroviaire avait négligé la qualité du service. Nous vous l'avons signalé à maintes reprises durant des années. La société négligeait le service pour se préparer à ce qui s'est produit. Les clients étaient plutôt dégoûtés du service.

Le président: Monsieur Howe, vous posez un tas de questions à M. Pickersgill, il serait peut-être plus juste de lui laisser la chance...

M. Howe: Très bien.

Le président: ... de répondre. J'aimerais que M. Pickersgill puisse répondre.

M. Howe: Très bien.

[Text]

Mr. Pickersgill: You know, I did not participate in those hearings, I did not share in writing that decision. In any event the decision is there but if, having said all those things, I said that my understanding of the reason the Canadian National was ordered to continue its train between Guelph and Toronto was the belief of the gentlemen who made that decision that there was enough potential traffic on that part of the route to make it in the public interest to continue that service and that the traffic figures elsewhere were so low that there did not seem to be any prospect at all in the other cases. Maybe I have gone too far in saying that because the decision is there and everybody else can read it the same way—I mean, they can read it the same way I can, they may put different interpretations on it.

Mr. Skoberg: Understatement of the year.

• 1045

Mr. Howe: Did you know that a survey was instituted by the Minister of Transport in conjunction with the Transport department of the provincial government to make a survey of the transportation needs all through that area now?

Mr. Pickersgill: I understood it was of commuter services. I would assume by commuter services that Guelph and places about that distance from Toronto would be pretty well at the outside limit of the area that one would normally regard as commuter services.

Mr. Howe: Did you know that the bus lines that were supposed to give complementary service to the railroads are not doing it. People in Hanover and Walkerton have to go to Stratford on a round about route to get to Toronto. Did you know that?

Mr. Pickersgill: It so happens that this very morning I received a report on the bus services. The Canadian National were good enough—because one of your colleagues in the House of Commons, Mr. Whicher, wrote to me a few days ago about this matter—to make some inquiries about the bus operations.

Mr. Howe: I thought he might be here this morning.

Mr. Pickersgill: The report I have is that the service between Owen Sound and Toronto performed by Gray Coach Lines has been, on the whole, very satisfactory. The service performed by Charterways has not been quite so satisfactory, but I think perhaps part of the difficulty there has been that anybody's service in that part of Ontario has been pretty unsatisfactory this winter...

Mr. Howe: This is true.

Mr. Pickersgill: ...and nobody but Divine Providence could have helped that.

There is another outfit called Burley Bus Lines that have not been so satisfactory and I understand there are to be some meetings right away among these companies to see if this service cannot be improved. They are not under our jurisdiction, as you know; they are still under the jurisdiction of the Ontario Board and probably will continue to be. But anything we can do to contribute to an improvement here, we will do.

[Interpretation]

M. Pickersgill: Vous savez, je n'ai pas participé à ces séances d'études ni à l'élaboration de cette décision. De toute façon, je crois qu'on a ordonné au Canadien National de poursuivre son service entre Guelph et Toronto parce que les auteurs de cette décision croyaient que cet itinéraire présentait un potentiel suffisant pour exiger, dans l'intérêt du public, la continuation de ce service et que les données relatives à la circulation dans les autres régions étaient si faibles qu'il ne semblait pas y avoir d'espoir. Je me suis peut-être aventuré un peu trop loin en affirmant ceci car la décision a été prise, et tous et chacun peuvent la lire de la même façon que moi, mais l'interpréter différemment.

M. Skoberg: C'est l'euphémisme de l'année.

M. Howe: Savez-vous qu'une enquête a été initiée par le ministre des Transports en collaboration avec le Ministère des Transports du gouvernement provincial en vue de faire un relevé des besoins en ce qui concerne les moyens de transport disponibles actuellement dans cette région?

M. Pickersgill: Si j'ai bien compris, il s'agissait de service de banlieue. Je présume que des agglomérations comme Guelph et d'autres se trouvant à cette distance de Toronto seraient hors des limites des régions pouvant être normalement considérées comme des banlieues.

M. Howe: Savez-vous que les compagnies d'autobus qui étaient supposées offrir un service complémentaire aux chemins de fer ne le font pas? Les gens se trouvant à Hanover et à Walkerton doivent faire un détour et se rendre à Stratford pour aller à Toronto. Le saviez-vous?

M. Pickersgill: En fait, ce matin, j'ai reçu un rapport au sujet des services d'autobus. Les services du Canadien National étaient suffisants, car l'un de vos collègues de la Chambre des communes, M. Whicher, m'a écrit, il y a quelques jours, à ce sujet et demandant de faire une enquête au sujet du fonctionnement du service d'autobus.

M. Howe: J'ai pensé qu'il pourrait être ici ce matin.

M. Pickersgill: D'après le rapport qui m'a été transmis, le service entre Owen Sound et Toronto assuré par la «Gray Coach Lines» a été dans l'ensemble très satisfaisant. Le service assuré par «Charterways» n'a pas été très satisfaisant, mais je pense que dans ce cas-là, la difficulté réside dans le fait que tous les autres services fonctionnant dans cette partie de l'Ontario ont été assez défectueux cet hiver...

M. Howe: C'est exact.

M. Pickersgill: Mais personne excepté la Divine Providence aurait pu améliorer cela.

Il y a une autre compagnie nommée «Burley Bus Lines» qui n'a pas été très satisfaisante et si je comprends bien, il y aura des réunions qui auront lieu toute de suite, auxquelles assisteront des représentants de ces compagnies pour voir si ce service peut être amélioré. Il ne relève pas de notre compétence comme vous le savez, ...relève encore de la compétence de la Commission de l'Ontario et probablement le sera toujours. Mais nous

[Texte]

Mr. Howe: How about putting a train back?

Mr. Pickersgill: I have looked into that, too, because it appears—and you would know more about this than I do—that even the freight trains have hardly been able to operate at all in that area for the whole month of February. The highway services have operated much more effectively than any train could have operated, had they been still theoretically operating.

Mr. Howe: You know the reason for that. Over the last twenty years, the highway department have realized that old Mother Nature is a pretty tough competitor in the wintertime and they have upgraded their roads, they have upgraded their equipment, so that they can handle much better the situation that has developed this year. But the railroads have not changed their areas of operation or raised their tracks in some of those places, nor have they put on that extra heavy equipment that is necessary to move snow in these areas. That is the reason the highways are doing a better job than the railroads.

Mr. Pickersgill: I suppose that is the reason why they are getting the traffic, too.

Mr. Howe: Sure it is; but by the same token, Mr. Chairman, I just think that there is something wrong when all those rail lines throughout Western Ontario are sitting idle about 90 per cent of the time these days, when our highways are overcrowded with buses and trucks and automobiles.

I mentioned about putting back that train. I think that some other means, whether it is a flanged-wheeled bus or a flanged-wheeled truck, can be used on these lines because those towns are still being served by express on the highways and they could be served by trucks that would run along the railroad.

• 1050

I think there is a lack of research. The Minister himself said at the hearing that in a lot of cases the traditional type of transportation on the railroad has to go. By the same token, does that fancy train from Toronto to Montreal pay? You are talking about the rationalizing of rail services.

Mr. Pickersgill: I am not responsible for that train, Mr. Howe.

Mr. Howe: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Pickersgill, further on the point that Mr. Howe was making. I think one of the main concerns of the Committee is the fact that people in Canada today expect that some allowance should be made for them to make representation even if there is a curtailment or a discontinuance of certain lines. Possibly you are aware of the private member's bill that Mr. Allmand introduced. If you had been in the House the

[Interprétation]

ferons tout ce que nous pourrions pour contribuer à une amélioration.

M. Howe: Que pensez-vous de la remise en service d'un train?

M. Pickersgill: J'ai examiné cet aspect de la question, mais il semble et vous êtes plus au courant que moi de cette question, que même le train de marchandises a pu à peine assurer du service dans cette région durant tout le mois de février. Les services routiers ont fonctionné beaucoup plus efficacement que ne l'auraient fait les trains même si théoriquement qu'ils assuraient du service.

M. Howe: Vous en connaissez la raison. Au cours des 20 dernières années, le service de la voirie a réalisé que la nature est un concurrent coriace durant l'hiver et ils ont amélioré les routes ainsi que leur équipement, si bien qu'ils sont en mesure de contrôler la situation qui s'est développée cette année. Mais, les chemins de fer n'ont pas modifié les régions où ils opèrent ou élevé leurs voies dans certains endroits et ils n'ont pas non plus mis en service le matériel lourd supplémentaire nécessaire à enlever la neige dans ces régions. C'est la raison pour laquelle le service routier est plus efficace que celui des chemins de fer.

M. Pickersgill: Je présume que c'est la raison pour laquelle ils ont également beaucoup plus de clients.

M. Howe: C'est certain. Mais dans le même ordre d'idées, monsieur le président, je pense qu'il y a quelque chose d'anormal lorsque toutes ces voies ferrées dans l'ouest de l'Ontario restent inutilisées 90 p. 100 du temps actuel, tandis que nos routes ont une circulation très dense d'autobus, de camions et d'automobiles.

J'ai parlé de mettre en service les trains, mais je pense qu'un autre moyen de transport qu'il s'agisse d'autobus ou de camions ayant des roues à gorge, pourrait être utilisé sur des lignes parce que ces villes sont encore desservies par express circulant sur la route et elles pourraient être desservies par des camions qui rouleraient le long de la voie ferrée.

Je crois qu'il y a un manque de recherches. Le ministre a dit lui-même à l'audience que, dans de nombreux cas, le genre traditionnel de transport ferroviaire devait disparaître. Incidemment, ce train luxueux de Toronto à Montréal rapporte-t-il? Vous parlez de la rationalisation des services ferroviaires.

M. Pickersgill: Ce train ne relève pas de moi, monsieur Howe.

M. Howe: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Pickersgill, j'aimerais vous poser une autre question sur le même point. Je crois qu'une des préoccupations principales du Comité est le fait que les Canadiens s'attendent qu'on leur permette d'exposer leurs vues même si on ferme certaines lignes. Vous êtes peut-être au courant du bill qu'a présenté M. Allmand. Si vous vous étiez trouvé le jour où il a été présenté, vous auriez vite vu qu'il aurait pu être adopté le jour même sans au-

[Text]

day it was introduced you would have seen that it could have gone through that day without any question whatsoever. I think it had the unanimous approval of practically the entire House of Commons, and it was pretty well filled up that day. It was just a matter of a technicality that they did not do it. I think this is an indication of the feeling of the members of Parliament from what they are being told by the people in their constituencies across Canada of what they think about the type of reduction in service that is going on. I think some of your friends in every party can confirm that because it was quite evident that particular day.

I notice that the CTC—and I think we mentioned this last year—are putting up considerable sums of money for five years for an institute to be known as the Canadian Institute of Guided Ground Transport at Queen's University, I believe. Is that not so?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: And the chairman of that particular committee, of course, made his views known ahead of time about what he thought of rail transportation. I wonder what part the CTC is actually playing in the type of research that is now going on in so far as guided ground transportation is concerned.

Mr. Pickersgill: The institute is partly financed by the CTC. It is also financed by the two Canadian railways.

Mr. Skoberg: Right.

Mr. Pickersgill: And it is, of course, for the purpose of improving rail transport and making it more competitive. Its whole purpose is not to downgrade the railways, if you want to put it that way. It is quite the reverse.

Mr. Skoberg: I believe Mr. Bandeen, a vice-president of Canadian National, was made the chairman of that committee, unless that has been changed within the last short while, and if he is still chairman he made it quite clear that the CNR and the CPR should get out of the passenger business completely. If the purpose of that research is to look at all modes of rail transportation, as you mentioned, why is the Canadian public—through the CTC—contributing any money to that type of research when it is a foregone conclusion what the results will be?

Mr. Pickersgill: Do you mind if I read what the press release of June 4 said? This was not our press release, this was a press release issued by Queen's University. I will not read the whole thing but maybe you would like to have the whole thing inserted in the record for convenience. You mentioned Mr. Bandeen, and it says:

Dr. R. A. Bandeen, CN vice-president for corporate planning and finance, chairman of the 10-man board of directors, identified the institute's four main functions as:

—seeking solutions to some of the problems that face the railway industry;

—providing additional opportunities in research and education for students, university staff and employees of industry and government;

[Interpretation]

cune question. Je crois qu'il a fait l'approbation unanime de presque toute la Chambre des communes, mais il n'a pas été adopté pour une simple raison technique. Ceci vous indique bien le sentiment des députés face à ce que leur disent leurs électeurs au sujet du genre de réduction des services qu'on est en train d'effectuer. Je crois que tous les partis pourront le confirmer parce que le fait était évident ce jour-là.

Je crois que la CTC prévoit dépenser des sommes considérables pendant une période de cinq ans pour un institut qui sera connu sous le nom de l'Institut canadien du transport terrestre guidé, à l'Université Queen's. Est-ce exact?

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: Et le président de ce comité a déjà fait connaître ses vues sur le transport ferroviaire. Je me demande quel rôle la CTC joue dans le genre de recherche qui se poursuit sur le transport terrestre guidé.

M. Pickersgill: La CTC finance en partie l'Institut. Il est également financé par deux sociétés ferroviaires canadiennes.

M. Skoberg: Exact.

M. Pickersgill: Il vise évidemment à améliorer le transport ferroviaire et à le rendre plus concurrentiel. Il ne s'agit pas de rétrograder le transport ferroviaire, mais plutôt le contraire.

M. Skoberg: Je crois que M. Bandeen, un vice-président du Canadien-National, a été nommé président du comité, à moins qu'il y ait eu un changement tout dernièrement. S'il est toujours le président, il a clairement indiqué que le CN et le CP devraient abandonner le transport des passagers entièrement. Si l'objet de cette recherche est d'examiner tous les modes de transport ferroviaire, comme vous l'avez mentionné, pourquoi le public canadien, par l'entremise du CTC, contribue-t-il à ce genre de recherche alors qu'on sait d'ores et déjà quels en seront les résultats?

M. Pickersgill: J'aimerais vous lire le communiqué de presse du 4 juin. Ce communiqué de presse n'est pas le nôtre, mais celui de l'Université Queen's. Je ne vous le lirai pas en entier mais il pourrait être intéressant que vous l'insériez au complet dans les dossiers. Vous avez mentionné M. Bandeen, et le communiqué dit:

M. R. A. Bandeen, vice-président de la planification et des finances du CN, président du conseil d'administration formé de dix hommes, a indiqué les quatre fonctions principales de l'Institut:

—trouver des solutions à certains des problèmes auxquels fait face l'industrie ferroviaire;

—fournir des occasions supplémentaires de recherche et d'éducation pour les étudiants, les universitaires et les employés de l'industrie et du gouvernement;

[Texte]

—increasing the supply of persons who have chosen to develop a competence in fields that relate to guided ground transportation in Canada;

—establishing a reference centre for guided ground transport to facilitate national co-ordination within the industry.

Mr. Skoberg: Mr. Pickersgill, in view of the fact that in the *Montreal Gazette* of May 6, 1969, the same gentleman that we are referring to said that CN and CP should get out of the passenger business, and unless your Commission has appointed some one to this board since then, do you intend—in view of the fact that some \$100,000 is being contributed by the CTC—to appoint one of your people to this board?

Mr. Pickersgill: The transport complex—and I am not absolutely sure whether it is the Department of Transport or the CTC—is already represented on this board of directors. I do not think there is any connection between the two things at all. What Mr. Bandeen may have said as an officer of Canadian National Railways is something that I suggest you ask CN to explain when they are before you.

Mr. Skoberg: I think that...

Mr. Pickersgill: He is not an officer of the Canadian Transport Commission and I take no responsibility whatever for what he said.

Mr. Skoberg: The only point that I am trying to make is that it appears to me that the Commission itself should have at least appointed a commissioner or a staff to that institute if you were really interested in research into ground transportation.

Mr. Pickersgill: We are really interested and I will find out—I just do not carry it in my head—I will find out who the other directors are and give you a list of them all.

Mr. Skoberg: I have the list but I noticed in your ruling, Mr. Pickersgill, on the most recent *Supercontinental* that in one of the quotes it says:

We believe the purpose of Parliament in authorizing the provision of subsidies to meet losses in passenger train service is to ensure the continuance of services required to meet the public need for basic transportation.

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Skoberg: Was it your impression when you were in the government as a Minister that basic transportation meant travellers would not be permitted to have meals or berths across Canada? Was that your interpretation of the National Transportation Act?

Mr. Pickersgill: Not at all. The way I interpreted the National Transportation Act was that wherever it was reasonably feasible the people who got transportation services should pay for them rather than the taxpayers, that is all. There is nothing in that decision or in the decision on the *Canadian* that says meals should not be served. All we have said in both decisions is that we

[Interprétation]

—augmenter le nombre de personnes qui ont choisi de se spécialiser dans des domaines qui se rapportent au transport terrestre guidé au Canada;

—établir un centre de référence pour le transport terrestre guidé en vue de faciliter la coordination nationale au sein de l'industrie.

M. Skoberg: Monsieur Pickersgill, comme le même monsieur que vous avez mentionné a dit dans la *Gazette* de Montréal du 6 mai 1969 que le CN et le CP devraient abandonner le transport des voyageurs et, à moins que votre Commission n'ait nommé quelqu'un d'autre depuis, avez-vous l'intention, vu que le CTC contribue environ \$100,000 de nommer un de vos gens à cette commission?

M. Pickersgill: Les transports—je ne suis pas absolument certain si c'est le ministère des Transports ou le CTC—sont déjà représentés à ce conseil d'administration. Je ne sais pas s'il y a un rapport entre les deux. Ce que M. Bandeen a dit en tant que représentant du Canadien-National est quelque chose que vous devriez demander aux gens du CN de vous expliquer lorsqu'ils viendront témoigner devant vous.

M. Skoberg: Je crois que...

M. Pickersgill: Il n'appartient pas aux cadres de la Commission canadienne des transports et je ne me porte pas garant de ce qu'il peut avoir dit.

M. Skoberg: Je tiens simplement à souligner que, d'après moi, la Commission devrait au moins nommer un commissaire ou un membre de son personnel auprès de cet institut si elle s'intéresse vraiment à la recherche dans le domaine du transport sur terre.

M. Pickersgill: Nous sommes vraiment intéressés et je vais chercher moi-même—je ne porte simplement pas tout dans ma tête—je trouverai quels sont les autres directeurs et vous en ferai tenir une liste.

M. Skoberg: J'ai la liste mais je note que dans la décision la plus récente que vous avez rendue relativement au *Supercontinental*, vous dites notamment:

Nous croyons que le but du Parlement en autorisant l'affectation de subventions destinées à combler les pertes subies dans le domaine du transport des voyageurs vise à assurer la continuité des services nécessaires pour répondre aux besoins du public en matière de transport.

M. Pickersgill: C'est bien ça.

M. Skoberg: N'avez-vous pas l'impression que, lorsque vous étiez ministre, que les principaux trains de voyageurs ne devaient pas permettre le service des repas ou des couchettes et cela partout au Canada? N'était-ce pas là l'interprétation que vous faisiez de la Loi nationale sur les transports?

M. Pickersgill: Pas du tout. Mon interprétation de la Loi nationale sur les transports portait que, partout où la chose était raisonnablement possible, les gens bénéficiant des services de transport devaient eux-mêmes en acquitter le coût et non pas les contribuables, voilà c'est tout. Il n'y a donc rien dans cette décision ou dans la décision que porte le *Canadian* portant qu'il n'y a pas lieu de

[Text]

think the railways should find the means of serving meals at a cost that the passengers will pay for. After all, when you stop to think there are 21 million Canadians and the number of individual Canadians who eat meals on the trains in any one year is a very, very small fraction, probably a great deal less than 1 per cent of the total population. It does not seem to me unreasonable for us to say that the railways should find a way—and I do not think they have shown much imagination up to now, I am telling you—find a way to provide meals at a price that people are willing to pay, but that will not make the taxpayers pay for your meals, but you will pay for them yourself.

If that is an unreasonable position, well, I am unreasonable; that is the position we take. I think there should be meals on the train and I think it is not beyond the ingenuity of the people who run our railways to provide this. I do not think they can provide the kind of meals that you get in first-rate hotels and expect people to pay the cost of those meals on trains in sufficient numbers to make it a paying proposition. However, I do not see why your constituents and everybody else's constituents should pay for half or two thirds of the cost of luxury meals that most people would not get in their own homes.

Mr. Skoberg: May I ask you then for your personal opinion, Mr. Pickersgill? Do you think it is right that any airline—I will use Air Canada—should pay out \$175,000 in Maple Leaf lounges for free liquor for people travelling on first-class tickets and the people of Canada are subsidizing that type of traveller? At the same time you are suggesting. . .

Mr. Pickersgill: If it is being subsidized then I would not approve—if you are asking my personal opinion. I should not be giving my personal opinion, but that is a question you ought to ask Air Canada. There is quite a substantial difference between the price of a first-class ticket and the price of an economy ticket. I assume that whoever does the business in Air Canada puts enough in that price of a first-class ticket to pay for the services. I have observed that they have stopped providing nuts.

• 1100

Mr. Skoberg: I usually ride economy style, I do not ride first-class, so I do not know about that.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, on a point of order. I do not think the Maple Leaf lounges are run by Air Canada, but are run by the Department of Transport. Am I not correct?

Mr. Pickersgill: No, the Department of Transport does have in some of its airports what are called, I think, "VIP" rooms, but they are, you know, for diplomats and people from foreign countries to rent. . .

Mr. Skoberg: Now, just a minute, I think anybody with a first-class ticket can enjoy the right to drink free liquor in the VIP lounge.

[Interpretation]

servir des repas. Dans les deux décisions, on dit simplement que les chemins de fer doivent trouver les moyens de servir des repas à un coût que défraieront les voyageurs eux-mêmes. Après tout, quand vous vous arrêtez à penser qu'il y a 21 millions de Canadiens et que le nombre d'entre eux qui mange à bord des trains au cours d'une année est très très minime, peut-être moins de un pour cent de la population totale, il me semble tout à fait irraisonnable de dire que les chemins de fer doivent trouver le moyen—jusqu'ici ils n'ont pas fait preuve de beaucoup d'imagination dans ce domaine—de servir des repas à un prix qui soit accessible aux voyageurs. Il n'appartient pas aux contribuables de défrayer le coût de vos repas, vous devez le faire vous-même.

Si ce raisonnement n'est pas raisonnable, je ne le suis pas moi-même, tirez-en votre parti. Je crois qu'on doit servir des repas à bord des trains et les responsables des chemins de fer doivent trouver le moyen de le faire. Je ne suis pas d'avis qu'on puisse servir des repas comme ceux dont on bénéficie dans les hôtels de première classe et s'attendre en même temps qu'il y aura assez de gens pour en défrayer le coût et rendre la chose rentable. D'autre part, je ne vois pas pourquoi les contribuables, de même que tous les autres gens des circonscriptions auraient à payer la moitié ou les deux tiers du coût de mets somptueux que la plupart des gens ne peuvent avoir dans leur propre foyer.

M. Skoberg: Quelle est votre opinion sur la proposition suivante, monsieur Pickersgill? Croyez-vous qu'il soit juste qu'une compagnie d'aviation—disons Air Canada—doive déboursier \$175,000 dans les loges *Maple Leaf* pour permettre aux voyageurs en première classe de bénéficier de consommations à titre gracieux et de subventionner cette catégorie de voyageurs à même l'argent des citoyens du Canada? En même temps vous proposez. . .

M. Pickersgill: S'il y a une subvention dans ce cas je n'approuve pas, c'est là mon opinion personnelle. Je ne devrais pas émettre ici d'opinion personnelle mais voilà c'est là une question que vous devriez demander aux autorités d'Air Canada. Il y a toute une différence entre le prix d'un billet de première classe et le prix d'un billet classe touriste. Je présume que les autorités d'Air Canada établissent le prix des billets de première classe assez élevé pour être en mesure de faire face à ces services. Je remarque qu'on a cessé le service des pistaches.

M. Skoberg: J'ai l'habitude de voyager en classe économique et donc je ne suis pas au courant de ce que vous me demandez.

M. Deachman: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. J'ai la nette impression que les salles de repos Maple Leaf ne sont pas contrôlées par Air Canada mais bien par le ministère des Transports. Ai-je raison?

M. Pickersgill: Non. Le ministère des Transports offre dans les aéroports des salles dites «VIP», mais seuls les diplomates et les personnalités étrangères peuvent les louer.

M. Skoberg: Un instant, je vous prie. J'ai pourtant l'impression que tous ceux qui voyagent en première classe peuvent profiter d'un bon verre dans une salle VIP sans avoir à payer un sou.

[Texte]

Mr. Pickersgill: No, there are two different things. The VIP lounge is run by the Department of Transport; the Maple Leaf lounge is run by Air Canada for its first-class passengers.

Mr. Skoberg: The only reason...

Mr. Pickersgill: I think this is a matter that ought to be considered, but you ought to ask Air Canada about how they run their...

Mr. Skoberg: I am using this as an analogy, Mr. Pickersgill.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: What do you consider to be the basic needs of the rail passenger traveller as compared to Air Canada or any other airline? In the same way I am asking, and I completely agree with the train that the C.N. are trying to bring in, the new turbo-train, the one they are having problems with, I completely agree with that type of experimentation and research. The only thing I am saying is that we were putting a lot of money in the STOL aircraft, we are putting a lot of money and paying out money to different other methods of transportation, but not rail and if we are going to be concerned about this country remaining one nation at all you have to look the entire concept of rail transportation.

Mr. McGrath: Do not forget to turn in your card on the way out.

The Chairman: Order, order.

Mr. Skoberg: The other point here, with the research programs that are now going on—I have asked for a report on the number of completion dates for various surveys, for example, travel patterns, the impact of new transport technology...

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: ...do you think it would be in the interest of Canada right now before some of the price-meal decisions have been made—and appreciate the CN-CP to the extent that you are going to look at it, I do not necessarily appreciate your basic need for the travelling public—to try to obtain these research projects that are going on, at a high expense to the public again, before segregating the rail transportation system?

Mr. Pickersgill: If I understood your question correctly, you are asking me if I think we should suspend the operation of the law until we have engaged in the study of some alternatives to some of the present forms of transport. Is that a fair summary of your question?

Mr. Skoberg: Yes, I think you are...

Mr. Pickersgill: I think we have not the power to do it. The law was made by Parliament and it is our duty to carry out the law as it is. Under the law a railway has the right to apply for the discontinuance of a passenger service and when it has made such an application we have the duty to examine that service according to the rules laid down in the Railway Act and the National Transportation Act and reach a determination of it. That is an obligation, unless Parliament changes the law, that we would be derelict in our duty if we did not do it.

[Interprétation]

M. Pickersgill: Non, il s'agit de deux choses différentes. La salle VIP tombe sous la coupe du ministère des Transports; la salle Maple Leaf relève d'Air Canada pour ses passagers en première classe.

M. Skoberg: La seule raison...

M. Pickersgill: Il s'agit sans doute d'une question fort importante et qui mérite notre attention, mais c'est à Air Canada qu'il faut s'adresser pour avoir une réponse...

M. Skoberg: Je parle par analogie, monsieur Pickersgill.

M. Pickersgill: Je vois.

M. Skoberg: D'après vous, quels sont les besoins des voyageurs par train si on les compare à ceux des passagers d'Air Canada ou de toute autre ligne aérienne? Le National canadien prépare la mise au point du turbo qui lui a causé tellement de problèmes et ce genre de recherche et d'expérimentation ne méritent que des louanges. Je m'en prends au fait que nous dépensons d'énormes sommes d'argent pour l'aéronef STOL et pour certaines autres méthodes de transport mais nous ignorons complètement le transport par rail. A note avis, si nous voulons garder l'unité de ce pays il importe de tenir compte du concept global du transport ferroviaire.

M. McGrath: N'oubliez pas de remettre votre carte quand vous sortirez.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Skoberg: Quand réaliserons-nous cette multiplicité d'enquêtes et de recherches? C'est bien ce que je voudrais savoir. Je songe particulièrement aux répercussions des nouvelles techniques de transport sur les usages courants de voyage. J'aimerais qu'on me fasse un rapport.

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: Avant de prendre des décisions importantes, ne serait-il pas dans l'intérêt du Canada de prendre conscience des recherches du National canadien et du Pacifique canadien? Je ne tombe pas nécessairement d'accord avec votre philosophie concernant les voyageurs. Ne serait-il pas plus sage de profiter de programmes de recherches existants et qui coûtent fort cher à la population avant de traiter séparément du système ferroviaire?

M. Pickersgill: Si je vous ai bien compris, vous me demandez si nous devons ignorer la loi jusqu'à ce que nous nous soyons engagés dans l'étude alternative concernant les formes existantes de transport. Ai-je bien résumé votre question?

M. Skoberg: Oui, je pense que...

M. Pickersgill: Nous n'avons pas ces pouvoirs. La loi est le fruit du parlement et il nous appartient de la respecter. En vertu de la loi, une ligne de chemin de fer a le droit de demander de mettre fin à un service de voyageurs. Quand cette demande nous parvient, nous devons examiner le service en tenant compte des règlements établis par la loi sur les chemins de fer et la loi nationale sur les transports. C'est à partir de ces données que nous prenons une décision. Comme chacun sait, nous en avons le devoir à moins que le parlement modifie la

[Text]

We have done some of these things already and we have reached varying decisions. I think there is one simple thread that runs through them, where the traffic is considerable, we have maintained the service and where the traffic has been inconsiderable and it showed no prospect of growing at all, and where an alternative form of transport was available, we have permitted the discontinuance and saved the money to the Treasury which is what the law says we have to do.

Mr. Skoberg: Yes, you should have been the Minister of Finance.

Mr. Pickersgill: Maybe our judgments have not always been right, but we have the duty to make them.

Mr. Skoberg: I will just complete this line of questioning, Mr. Chairman, and pass on. What co-operation is carried out between the Canadian Transport Commission and the counterparts in the provinces of Canada insofar as what they consider the transportation needs of their provinces are concerned?

Mr. Pickersgill: Whenever...

Mr. Skoberg: Air, rail or whatever.

Mr. Pickersgill: ...we hold a hearing—this has been traditional. This goes back to the days of the Board of Transport Commissioners and back to...

Mr. Skoberg: No, I am not talking about public hearings. I mean before you finally come out with your final decision from the Commission.

Mr. Pickersgill: We do not hear them in private, we hear them in public just like we hear every other member of the public.

Mr. Skoberg: Do you not take the provincial governments into more serious consideration than some of the public briefs you have?

• 1105

Mr. Pickersgill: We may think their representations are more sensible but we do not treat them as a different type of witness—any more than the provincial people consult us about what bus services they will license or what highways they will build. Maybe it would be a good idea if there was more consultation of this sort, but there is not.

Mr. Skoberg: You do not think the way we are going at it in this system is a waste of taxpayers' dollars? Take as an example the Toronto area.

Mr. Pickersgill: Well, I do not know which taxpayers you are talking about and I would rather not express an opinion about that because that is beyond my scope.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Looking over the Estimates, Mr. Chairman, I see a \$20 million allot-

[Interpretation]

loi, ce serait faire preuve de négligence que d'agir autrement. En suivant ce système, nous en sommes d'ailleurs arrivés à prendre certaines décisions. Nous avons suivi un principe de base qui est le suivant: lorsque la circulation est dense, nous avons maintenu le service et dans le cas contraire où il n'y avait aucune perspective d'accroissement de la circulation et qu'il y avait une autre forme de transport disponible, nous avons permis l'interruption de ce service tout en épargnant les fonds du trésor conformément à ce que la loi nous prescrit.

M. Skoberg. Oui, vous devriez être le ministre des Finances.

M. Pickersgill: Nous avons peut-être erré, mais il nous appartenait de prendre ces décisions.

M. Skoberg: Je vais terminer bientôt et je laisserai la parole à un autre. Pourriez-vous nous parler de la coopération existant entre la Commission canadienne du Transport et ses homologues dans les provinces canadiennes du point de vue des besoins de transports régionaux.

M. Pickersgill: Lorsque...

M. Skoberg: Je songe aux transports aériens, ferroviaires ou tout autre transport.

M. Pickersgill: Quand nous entendons des témoignages et cela se fait depuis toujours. Cette philosophie remonte au conseil des commissaires de transport et même...

M. Skoberg: Je ne parle pas des audiences publiques. Je fais allusion aux dernières étapes avant la décision finale que prend la Commission.

M. Pickersgill: Nous ne les entendons pas privément. Nous avons des audiences publiques comme cela se fait pour tout autre membre du public.

M. Skoberg: Vous ne donnez pas plus de sérieux aux gouvernements provinciaux qu'à certains mémoires que la collectivité vous a présentés?

M. Pickersgill: Il se peut que nous pensions que leur mémoire soit plus logique mais nous ne leur donnons pas de traitement particulier. D'ailleurs, les experts provinciaux ne nous demandent pas notre avis, concernant la mise sur pied de certains services d'autobus ou la construction de grandes routes. Certes, des consultations de ce genre sont toutes indiquées, mais malheureusement elles n'existent pas.

M. Skoberg: Ne croyez-vous pas que notre façon de procéder est un gaspillage des fonds du contribuable? Je songe particulièrement à la région de Toronto.

M. Pickersgill: J'ignore les contribuables auxquels vous faites allusion, mais je ne m'aventurerai pas à exprimer mes sentiments là-dessus parce que cela dépasse ma compétence.

M. Skoberg: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président. Les prévisions budgétaires affectent 20 millions à la

[Texte]

ment for Railway Fund and I would like to ask Mr. Pickersgill if they ever have a carryover from one year to the other in this Fund?

Mr. Pickersgill: Oh, yes. Once the money goes into the Fund it stays there until it is spent. It does not lapse.

Mr. Trudel: It accumulates and it is not lost from one budget to the other.

Mr. Pickersgill: Unfortunately, there was not much to accumulate last year. We had \$109 and some cents left in the Fund, but that carried over into this year and I assure you it now has been spent.

Mr. Trudel: Have you had far more demands than you have been able to accommodate under this Fund?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Trudel: In other words you have had to use a selective approach in respect of your grants for various crossings?

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Trudel: It is my understanding that you have made some exceptions for certain crossings beyond the \$500,000 limit.

Mr. Pickersgill: Not under the Fund. When Mr. Hellyer was the Minister of Transport he caused to be put in the Estimates, on our recommendation, items that were substantially larger than that for two very, very dangerous crossings—one at Dorion—Mr. Rock is not here at the moment—and one at Lachine, that general area. The record of accidents and so on at those two crossings was so great and the cost was such that Parliament was asked especially to appropriate money for those two. But our general principle in appropriating out of the Fund itself is to try to make an evaluation of all the applications and to rate them according to the danger. And we try each year to take the most dangerous one first and the next most dangerous one next, and that is based mostly on historical experience of how many accidents there have been, how many people have been hurt, how many people killed and so on. I do not know any other very satisfactory method. You know, there is always an element of judgment in these matters, but we try very hard to do that without any other criterion at all. If there are other special circumstances, as there often are, that are not related primarily to safety, we then feel that they should be dealt with by Parliament in some other way.

Mr. Trudel: You lead right into the next question. First of all, there has been no general change of policy, the limits have been the same and the laws remain, except the laws of exception that you have mentioned for the two specific cases.

Mr. Pickersgill: Well, there may have been other cases at other times but since I have been in this position those are the only two I recall.

Mr. Trudel: Mr. Pickersgill, you mentioned safety. We have had several representations lately, particularly by some of the railroad employees of the various unions,

[Interprétation]

caisse des chemins de fer et M. Pickersgill pourrait peut-être me dire s'ils ont un rapport d'une année à l'autre dans cette caisse?

M. Pickersgill: Bien sûr. Quand l'argent est versé dans la caisse, elle y reste jusqu'à ce qu'elle y soit dépensée. Il n'y a pas de fuite.

M. Trudel: Les montants s'accumulent et rien ne se perd d'un budget à l'autre?

M. Pickersgill: Malheureusement, les fonds ne se sont pas tellement accumulés l'an dernier. La Caisse avait un solde de \$109 et quelques cents et on l'a reporté à cette année. Soyez assuré toutefois que cette somme est dépensée.

M. Trudel: Avez-vous eu plus de demandes que ne puisse vous le permettre votre bourse?

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Trudel: En d'autres termes, vous avez dû faire un choix en ce qui concerne les subventions que vous affectez aux diverses dispositions des voies?

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Trudel: Vous avez tout de même fait exception pour ce qui est de certains croisements des voies qui dépassent la limite de \$500,000.

M. Pickersgill: La Caisse n'était pas en jeu. Quand M. Hellyer était le ministre des Transports, il est responsable de certains postes qui ont été mis dans les prévisions budgétaires et dont les sommes étaient plus élevées que ceux qui ont été affectés à des traverses extrêmement dangereuses et je songe à la traverse de Dorion et à celle de Lachine. M. Rock était là à l'époque. Les accidents y étaient si nombreux et les frais si élevés qu'on a demandé au Parlement d'affecter des sommes appropriées à ces deux traversées. Néanmoins, toutes nos affaires une juste répartition mais pour laquelle compte tenu des demandes qui sont faites et des dangers en cause. En tête des priorités, figure la traversée la plus dangereuse et ainsi de suite nous nous fondons sur l'expérience et sur le nombre d'accidents qui se sont produits ainsi que sur le nombre de mortalités et de blessés qui en sont résultés. A mon avis, il n'existe pas de méthode supérieure. Naturellement, il faut toujours faire preuve de jugement dans ces cas, mais nous essayons de le faire sans nous baser sur d'autres critères. Quand il existe des circonstances spéciales qui n'ont fondamentalement pas grand chose à voir avec la sécurité, nous estimons qu'il appartient au Parlement de s'en occuper.

M. Trudel: Vous m'arrachez ma prochaine question de la bouche. En premier lieu, la politique générale n'a pas été changée, les limites restent les mêmes les lois n'ont pas subi de modifications, sauf peut-être les lois d'exception dont vous avez fait mention pour deux cas particuliers.

M. Pickersgill: Il y a peut-être eu d'autres cas en d'autres temps, mais depuis que j'occupe ce poste, j'ai été témoin de ces deux seuls exemples.

M. Trudel: Monsieur Pickersgill, vous avez fait allusion à la sécurité. Nous avons reçu plusieurs exposés dernièrement de la part des employés de chemins de fer des

[Text]

that the CN and CP are not following the safety rules that have been laid down. Have you been involved with certain research? I am thinking of one case that is now before your Board out West.

• 1110

I would not want to discuss that one—but rather the general policy of safety? Have you been involved in making research in the operation of our main trans-Canada lines of railroads as to the safety factors that could have been ignored by these main carriers?

Mr. Pickersgill: If you are using the word "you" in the plural the answer is yes; if you are using it in the singular the answer is no.

Mr. Trudel: No, I am thinking about the Commission.

Mr. Pickersgill: The Commission?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Pickersgill: The Commission has instituted a public inquiry into the causes and circumstances surrounding three mid-summer railway accidents that took place between Montreal and Toronto, two on one railway and one on the other; then they have expanded that inquiry into a general inquiry, into safety practices of the railways. That inquiry is still going on. I believe it is a very, very important function of the Commission to which we attach very great importance indeed.

The impression I have is that it is being conducted in a very thorough and proper manner. I can say that because I am not personally involved though I have taken a great deal of interest in it because I must say I have been very disturbed as we all have in the Commission by the rising number of accidents, and accidents in which lives were lost in addition to the tremendous damage to property including the property of the railways and the great inconvenience. There was an accident just the other day I noticed on the main line of the—I do not know all the details but I just read in the paper that a CPR train on the CN main line between Toronto and Hamilton derailed and the CN trains had to go around by Georgetown. You know, nobody wants these things to happen. I am sure the railway management does not either.

I think perhaps there has been a tendency for technology to develop in some directions fast and perhaps in others it lags. At any rate I think this is one of the most important things we are doing and we intend to continue to pursue it very vigorously and to do everything we can to reduce this.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Mr. Pickersgill was just saying now that it is being conducted in the proper manner. Are you now referring to the investigation or to the operation of the rail line?

Mr. Pickersgill: To the investigation. I think it would be very improper for me to say anything about what conclusions would be reached until the investigation is completed.

Mr. Trudel: Can we now look at a calendar as to the time by which you may be able to give us the result of the inquiries of the Commission?

[Interpretation]

divers syndicats portant que le National Canadien et le Pacifique Canadien ne se conforment pas aux règlements de sécurité qui ont été établis. A-t-on fait des recherches dans ce sens? Je sais qu'on a soumis un cas au Conseil de l'Ouest.

Je ne tiens pas à aborder ce cas particulier, mais je voudrais plutôt discuter de votre politique de sécurité? Avez-vous fait des recherches sur les principales lignes de chemin de fer trans-canadiennes afin de savoir si les principaux transporteurs respectent tous les facteurs de sécurité?

M. Pickersgill: Si vous utilisez le mot «vous» au pluriel, la réponse est oui; et si vous employez le singulier, la réponse est non.

M. Trudel: Je pense à la Commission.

M. Pickersgill: La Commission?

M. Trudel: Oui.

M. Pickersgill: La Commission a entrepris une enquête publique sur les trois accidents de chemin de fer qui se sont produits cet été entre Montréal et Toronto, deux sur une ligne et l'un sur une autre, afin d'en trouver les causes; cette enquête s'est bientôt transformée en une enquête générale sur la sécurité des chemins de fer. Elle se poursuit. D'ailleurs, la Commission a un rôle excessivement important à jouer dans ce domaine.

J'ai l'impression que cette enquête est très bien faite. Je puis me permettre de dire cela puisque je n'y participe pas personnellement bien que je m'y sois beaucoup intéressé, car, comme tous les membres de la Commission, j'ai été troublé par l'accroissement du nombre d'accidents mortels qui, en outre, endommagent terriblement la propriété des chemins de fer eux-mêmes. Il y a eu l'autre jour un accident, je n'en connais pas tous les détails mais j'ai simplement lu dans les journaux qu'un train du CP avait déraillé entre Toronto et Hamilton sur la principale ligne du CN et que les trains du CN avaient dû être détournés par Georgetown. Personne ne souhaite ces accidents, et certainement pas la direction des chemins de fer. La technologie s'est développée très rapidement dans certains domaines et beaucoup moins dans d'autres. En tout cas, ce travail que nous faisons est essentiel et nous avons l'intention de le poursuivre et de faire tout notre possible pour réduire le nombre d'accidents.

M. Trudel: Monsieur le président, M. Pickersgill vient de dire que le travail était bien fait. Faites-vous allusion à l'enquête ou à l'exploitation de la ligne de chemin de fer?

M. Pickersgill: A l'enquête. Toutefois je ne puis rien dire des conclusions auxquelles nous en viendrons tant que l'enquête n'est pas terminée.

M. Trudel: Pourrions-nous savoir à quel moment vous serez en mesure de nous communiquer les résultats des enquêtes effectuées par la Commission?

[Texte]

Mr. Pickersgill: The hearings resume again on March 22. I would not like to forecast, having sat in on a few hearings myself, how long they will take or how long it will take to evaluate all the evidence. Because one of the things, according to what I have been told, is that the Commission has been very anxious to get anyone who could throw any light on these things to come and give evidence.

Mr. Trudel: In the Estimates that we have before us now, Mr. Chairman, there is a substantial amount of manpower increase in the Department. Could Mr. Pickersgill comment as to where the increase of new people that you will have in your department will be attached to or is there a trend in the department that has required the extra amount of staff?

Mr. Pickersgill: If you do not mind, as I do not carry these figures in my head, and Mr. Marks has to account to the Treasury for all these things, I will ask him to answer that question.

• 1115

The Chairman: Mr. Marks.

Mr. L. L. Marks (Financial Adviser, Canadian Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. Do you want the figure changes by the so-called activities that are listed in the Estimates? Will that be satisfactory?

Mr. Trudel: Has there been a new trend in the Department or a new policy that has made it necessary to increase in number the safety factor that was just mentioned or new areas that you have been looking at or is it just a natural increase of the Department?

Mr. Pickersgill: There is no natural increase.

Mr. Trudel: This is what I am trying to get at.

Mr. Pickersgill: The birth rate is nil.

Mr. Marks: It is a combination of factors, sir. There will be a total increase of manpower in the Commission for next year of 121 man-years, 42 of which are intended for the Railway Committee which would involve aspects of safety and rail rationalization programs. There will be an additional 10 man-years for the Air Committee. Our administration will increase by 30 some positions and there will be approximately 40 man-years for motor vehicle or implementation of part 3 operations of the Commission.

Mr. Pickersgill: Those positions will only be filled if we go ahead with that administration, sir, in the last category.

Mr. Trudel: I have another question, Mr. Chairman. I notice in the Estimates that you have a sum allocated for research. I would like to find out if you have considered any over-all policy that could be reported back to the government regarding air and railroad transportation? This has been touched on before and the reason I ask the question is that we are now, in Canada, particularly in air transportation, following policies that are much different from one that comes to mind in France, particularly, where they are able to make a profit in operating their airlines which has not been my understanding of

[Interprétation]

M. Pickersgill: Les séances reprennent le 22 mars. J'ai assisté à plusieurs audiences moi-même et je ne puis prévoir combien de temps il faudra pour entendre tous les témoignages et en juger. D'après ce qu'on m'a dit, la Commission a en effet voulu entendre toutes les personnes qui pourraient témoigner sur ce sujet.

M. Trudel: Il y a, dans le budget que nous avons devant nous, un accroissement considérable de personnel dans le ministère. M. Pickersgill pourrait-il me dire à quoi correspond cette augmentation? Le ministère a-t-il besoin d'un surcroît de personnel?

M. Pickersgill: Je n'ai pas ces chiffres en tête et puisque M. Marks est responsable devant le Trésor, je lui demanderai de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Marks.

M. L. L. Marks (Conseil fiscal, Commission canadienne des transports): Oui, monsieur le président. Voulez-vous connaître les changements en fonction des activités énumérées dans le budget? Cela vous convient-il?

M. Trudel: Y a-t-il une nouvelle tendance dans le ministère ou celui-ci poursuit-il une nouvelle politique qui l'oblige à augmenter son personnel, soit dans le domaine de la sécurité dont nous venons de parler, soit dans de nouveaux secteurs, ou bien, est-ce simplement une augmentation naturelle du ministère?

M. Pickersgill: Il n'y a pas d'augmentation naturelle.

M. Trudel: C'est là que je voulais en venir.

M. Pickersgill: Le taux de natalité est nul.

M. Marks: Divers facteurs entrent en jeu, monsieur. La main-d'œuvre de la Commission va s'accroître de 121 années-hommes pour l'année prochaine; le Comité des chemins de fer qui va étudier les programmes de sécurité et de rationalisation des chemins de fer aura besoin de 42 années-hommes. En outre, le Comité des transports aériens aura dix années-hommes. Il y aura environ 30 nouveaux postes dans notre administration et 40 années-hommes pour les véhicules à moteur ou pour la troisième partie des activités de la Commission.

M. Pickersgill: Dans la dernière catégorie, monsieur, ces postes seront remplis que si cette administration fonctionne correctement.

M. Trudel: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Dans le budget, vous allouez une certaine somme à la recherche. Avez-vous l'intention de poursuivre une politique d'ensemble sur les transports aériens et ferroviaires dont vous pourriez informer le gouvernement? On a déjà abordé ceci et je pose cette question parce que nous avons maintenant, au Canada, une politique très différente, en particulier en ce qui concerne les transports aériens, de la politique française, par exemple; dans ce pays, les lignes aériennes sont rentables, ce qui n'est pas le cas chez nous. Nous avons

[Text]

the situation here. We have been trying to satisfy the public without analysing the economic aspects. I wonder—and it is a two-part question—either in air or railroad if we have been giving some directive that could be used through research to elaborate an air policy and rail transportation policy for the country?

Mr. Pickersgill: The Research Division has co-operated with the Rail Committee in the studies that are required to carry out our normal regulatory functions. It has also been instrumental, as Mr. Skoberg indicated a little while ago, in establishing this Institute at Queen's University which is for the precise purpose (a) of studying new technologies for rail operation—perhaps rail is a narrow term—for the operation of what would not be road operations, in other words, ground transport with more modern technology. We think this is one of the most important fields of all. I think everybody is getting worried all over the more populated parts of the country at the amount of asphalt there is being spread over good land. If we can find techniques for avoiding more and more diversion on to the highways from other form of ground transportation—if you confine yourself to the word “rail”...

Mr. Howe: Make more use of the branch lines.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon?

Mr. Howe: Make more use of the branch lines.

Mr. Pickersgill: Exactly, exactly. There are not many branch lines being torn up, you know.

Mr. Howe: No, I know.

Mr. Pickersgill: They are there. It is a question of finding... I beg your pardon?

Mr. Skoberg: Give them time.

Mr. Pickersgill: I am not awfully keen about taking them up, if there is even a 50-50 chance they might be used, I can tell you that.

Mr. Howe: The land is not any good for anything else anyway, is it?

Mr. Pickersgill: Some of it is not.

● 1120

Mr. Trudel: Could the witness tell us whether through research we have had concrete evidence of new trends that you have used either in some of the rulings that you have rendered or in the new general direction that transportation, ground or otherwise, will be taking in the future or are you ready to say this?

Mr. Pickersgill: It is very difficult to make a quantitative measure of these things. You know a lot of the things that happen are like this. A problem arises and you get the vice-president in charge of research or one of the members of his staff, and you say, “here is a problem, will you think about this and give us some fresh ideas on it”. Now, if you are on the Rail Committee, you are thinking about it, too. How do you say which one produced the idea. A lot of it is done by discussion, by

[Interpretation]

essayé de satisfaire le public sans analyser les facteurs économiques. Ma question se divise en deux parties et porte aussi bien sur les transports aériens que sur les transports ferroviaires, avons-nous donné certains principes directeurs dont on pourrait se servir pour établir une politique de transport aérien et (ou) une politique de transport ferroviaire dans notre pays?

M. Pickersgill: La Division de la recherche a collaboré avec le Comité des chemins de fer pour effectuer les études que nous sommes appelés à faire. D'autre part, comme M. Skoberg l'a dit il y a quelques minutes, un institut a été établi à l'Université Queen's pour étudier les nouvelles techniques que l'on pourrait utiliser dans les chemins de fer; je ne devrais peut-être pas dire chemins de fer mais plutôt transport de surface, routes exceptées. Ce domaine est particulièrement important. Tout le monde s'inquiète, dans les régions les plus peuplées du pays, devant la quantité d'asphalte répandue sur de la bonne terre. Si nous pouvons trouver de nouvelles techniques pour éviter d'avoir toujours recours aux routes pour remplacer les autres modes de transport de surface, pour ne pas dire chemins de fer...

M. Howe: Servez-vous davantage des embranchements.

M. Pickersgill: Pardon?

M. Howe: Servez-vous davantage des embranchements.

M. Pickersgill: Exactement. On n'enlève pas beaucoup d'embranchements, vous savez.

M. Hower: Non, je le sais.

M. Pickersgill: Ils sont là. Le tout est de trouver... Je vous demande pardon?

M. Skoberg: Donnez-leur le temps.

M. Pickersgill: Je ne crois pas qu'il faille les enlever, même s'il n'y a que 50 p. 100 de chance pour qu'on les utilise.

M. Hower: De toute façon, la terre ne peut pas servir à autre chose, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Dans certains cas, c'est vrai.

M. Trudel: Le témoin pourrait-il nous dire si, à la suite de recherches effectuées, on a pu trouver des preuves concrètes des nouvelles tendances apparues lors de l'établissement de certains règlements par le service ou dans la nouvelle direction générale que la Direction des transports entend prendre pour l'avenir?

M. Pickersgill: Il est très difficile de mesurer quantitativement de tels facteurs. Bien des choses se passent de la façon suivante: un problème survient; vous vous adressez au vice-président chargé de la recherche ou à l'un des membres de son personnel, et vous dites: «Voilà quel est le problème; voulez-vous y songer et nous donner une opinion nouvelle à ce sujet?». Si vous appartenez au comité des chemins de fer, vous allez, vous aussi, devoir y penser. Comment dire, alors, de qui est venue l'idée?

[Texte]

consultation, and if it would be of interest, I could have a paper prepared for circulation giving some kind of what I would call a qualitative rather than a quantitative measure of this thing because I do not think you can really quantify it.

You can, in the case of specific studies where somebody does a study as we have done, for example, quite recently, of the coastal trade. Well, that is obviously within its limits. It was not done in the Commission, it was commissioned and we know how much it cost. That is easy to quantify, but for the kind of day-to-day operations where the Research Division and one of the committees are both engaged in it, how do you say how much each did and who made the contribution?

Mr. Trudel: If I may, Mr. Chairman, and if the Committee agrees, I would certainly like to see the study mentioned by the witness. I have in mind now various studies that are being made as to transportation of people and they have suggested over 20 different ways that this could be done. So I would like to see what the Commission has on hand, if the Committee agrees.

Mr. Pickersgill: I would be delighted to have a paper prepared. I will not promise it quickly because I would like it done well.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Pickersgill, je reviens aux questions de M. Trudel. Lorsque vous parlez, pour l'élimination de passages à niveaux, de 20 millions de dollars, cela constitue-t-il une augmentation ou une diminution par rapport au budget de l'année dernière?

Mr. Pickersgill: If you do not mind my answering in English, it is exactly the same amount as was put in last year. The law last year was very queer because there was an old Act of Parliament and then it was supplemented by an estimate and we changed the system so that we made a straight contribution. Now it is being done that way and it is \$20 million.

M. Guay (Lévis): Ces 20 millions de dollars, monsieur Pickersgill, de quelle façon se répartissent-ils à l'intérieur de chacune des provinces?

Mr. Pickersgill: Il n'y a pas de division par province. Le seul critère c'est la question du danger des traverses à niveau.

M. Guay (Lévis): Il faut donc qu'il y ait eu des morts ou des blessés pour qu'on décide d'éliminer un passage à niveau?

The Chairman: He means did you have to wait until there was a death or a big accident before you...

M. Pickersgill: Mais non. On peut parfois les anticiper et chercher à les éviter.

[Interprétation]

Bien des décisions de ce genre sont prises à la suite de discussions, de consultations, et si cela vous intéresse, je pourrai peut-être préparer un document que je vous ferai parvenir, document qui contiendrait certains renseignements d'ordre qualitatif plutôt que quantitatif, car je ne pense pas qu'il soit réellement possible de mesurer ces facteurs au point de vue quantitatif.

Cela est possible dans le cas de certaines études bien particulières, du genre de celle que nous avons réalisée, par exemple, il n'y a pas longtemps, au sujet du commerce côtier. Cela rentre, évidemment, dans le cadre d'une étude quantitative. La Commission s'en est chargée, et nous savons combien cela a coûté. Il est facile de faire une telle étude quantitative, mais en ce qui concerne le fonctionnement quotidien, auquel participent, à la fois, la division de la recherche et l'un des nombreux comités, comment dire dans quelle mesure chacun y a participé et qui a fait la contribution la plus importante?

M. Trudel: Monsieur le président, permettez-moi de dire, si tous les membres du Comité sont d'accord, que j'aimerais beaucoup voir les résultats de l'étude mentionnée par le témoin. J'ai, en ce moment à l'esprit, plusieurs études réalisées au sujet du transport des gens; on a dit qu'il y avait plus de 20 façons différentes de le faire. J'aimerais donc bien savoir ce que fait la Commission, si toutefois le Comité est d'accord.

M. Pickersgill: Je me ferai un plaisir de vous faire préparer ce document. Je ne vous le promets pas pour tout de suite, car je veux qu'il soit réalisé avec soin.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Pickersgill, I would like to come back to the question asked by Mr. Trudel. When you speak of 20 million dollars, in what concerns the elimination of railroad crossings, does this represent an increase or decrease if compared with last year estimates?

M. Pickersgill: J'espère que vous me permettrez de vous répondre en anglais. Ce chiffre est exactement le même que celui de l'année dernière. L'an dernier, nous avons eu à faire face à une loi très étrange; il existait une ancienne Loi du Parlement, et cette dernière a été complétée par les prévisions budgétaires, si bien que nous avons modifié le système de manière à faire une contribution directe. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle, et le chiffre est de 20 millions de dollars.

Mr. Guay (Lévis): About these 20 million dollars, Mr. Pickersgill, how are they distributed inside of each province?

Mr. Pickersgill: There is no division made at the province level. The only criteria is the question of danger of the level crossings.

Mr. Guay (Lévis): So, there must have been some people killed or wounded before you decide to eliminate a level crossing?

Le président: Nous voulons dire que vous devez attendre qu'il y ait eu mort d'homme ou un accident important avant de prendre...

Mr. Pickersgill: No, no. We can sometimes anticipate and try to avoid that.

[Text]

M. Guay (Lévis): L'an passé, monsieur Pickersgill, combien y a-t-il eu d'accidents mortels à travers le Canada?

Mr. Pickersgill: I do not carry that in my head but, as a matter of fact, if you would not mind, I would rather like to file the number of accidents that there have been on level crossings for the last five years and have it made part of the record, if that would be agreeable.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Pickersgill: I think it would be very interesting. The one thing that is encouraging about it is that the number of accidents at level crossings is happily not growing at anything like the same rate as the number on highways generally. In fact, in some years the number has diminished from the year before so that it does look as though the policy is doing some good.

Mr. Guay (Lévis): Cela veut-il dire, monsieur Pickersgill, que, lorsqu'il y a un accident mortel à un passage à niveau, immédiatement la Commission voit à éliminer ce passage?

M. Pickersgill: Mais non parce qu'il y a des accidents presque uniques, vous savez. Il n'a aucune raison de croire qu'un autre accident va arriver là où la circulation est très faible, par exemple.

M. Guay (Lévis): De ces 20 millions monsieur Pickersgill, est-ce que beaucoup d'argent sera dépensé pour éliminer les passages à niveau à l'intérieur des grandes villes comme Montréal et Québec?

M. Pickersgill: I would have to examine all the individual cases to be able to give a very intelligent answer to that, but maybe we could give you a list of those for the last couple of years and let you look at it.

Mr. Guay (Lévis): Je reprends ma question, monsieur Pickersgill. Je sais que, dans la ville de Québec, on fait énormément de pressions pour éliminer certains passages à niveau qui sont vraiment dangereux, pas nécessairement parce qu'il y a eu des accidents, mais parce qu'ils ralentissent énormément la circulation à l'intérieur de la ville.

M. Pickersgill: Oui.

M. Guay (Lévis): En fait, je sais que le maire de Québec, et le député de Québec-Est qui est ici ont déjà fait des pressions en ce sens. Est-ce qu'on va accentuer cet effort pour éliminer ce problème à l'intérieur des grandes villes?

Mr. Pickersgill: On the question of the large cities, I might say that the Parliamentary Secretary who was one of the members for Quebec when I was in the House of Commons took me on a tour one Sunday morning, when he should have been at church, of all the level crossings and I was quite horrified. But I think you know that the Minister of Transport has instituted, and we have been co-operating with him, a study in Winnipeg—there is also one going on in Regina, as well as the one in Quebec—not just through the Grade Crossing Fund and eliminating grade crossings and leaving the lines in the

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Pickersgill, how many serious accidents involving deaths did we have last year, across Canada?

M. Pickersgill: Je n'ai pas le chiffre présent à l'esprit, mais si vous le désirez, je vais faire des recherches, et lorsque je vous remettrai le rapport que vous m'avez demandé, je vous indiquerai le nombre d'accidents qui ont eu lieu, à des passages à niveau, au cours des cinq dernières années.

Des voix: D'accord.

M. Pickersgill: Je pense que cela sera très intéressant. Il est extrêmement encourageant de noter que le nombre des accidents survenant aux passages à niveau n'augmente absolument pas dans la même proportion que ceux qui ont lieu, en général, sur les autoroutes. En fait, pour certaines années, le chiffre est inférieur au chiffre de l'année précédente; il semble donc que notre politique ait des effets bénéfiques.

Mr. Guay (Lévis): Does this mean, Mr. Pickersgill, that when there is fatal accident, at a level crossing, the Commission immediately has this crossing eliminated?

Mr. Pickersgill: Of course not, since some accidents are almost unique, you know. There is no reason to believe that another accident will occur where there is very little traffic, for example.

Mr. Guay (Lévis): All those 20 million dollars Mr. Pickersgill, will there be great portion spent to eliminate level crossings in large cities such as Montreal and Quebec?

M. Pickersgill: Il faudrait que j'étudie tous les cas particuliers pour vous donner une réponse intelligente, mais je pourrais peut-être vous donner une liste pour les quelques dernières années.

Mr. Guay (Lévis): I rephrase my question, Mr. Pickersgill. I know that in Quebec city, a lot of pressures are exerted for the elimination of some very dangerous level crossings, not necessarily because there has been accidents, but because they greatly slow down the traffic inside the city.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Guay (Lévis): In fact, I know that the mayor of Quebec and the member for Quebec east who is here have already made representations to that effect. Will further efforts be made to solve this problem in the large cities?

M. Pickersgill: En ce qui a trait aux grandes villes, je vous signale que le secrétaire parlementaire qui était un des députés de Québec lorsque j'étais à la Chambre des communes, m'a fait faire le tour de tous les passages à niveau un dimanche matin, à une heure où il aurait dû être à la messe, et j'ai vraiment été terrifié. Cependant, je crois que vous savez que le ministre des Transports a mis sur pied une étude à Winnipeg, et nous avons collaboré avec lui; il y a aussi une étude en cours à Régina, non pas seulement en vue d'éliminer les passages à niveau à l'aide du fonds des passages à niveau et de laisser les

[Texte]

same place but in respect of moving the lines for the amelioration of the whole urban situation. I must say I would like to see this done, but it does not fall within the rather narrow limits of the Grade Crossing Fund. We can sometimes help a little with the Grade Crossing Fund, but it is a bigger problem that needs to be tackled in a somewhat different way, and is being tackled. But it is rather a problem for the Minister of Transport than for us at the present time.

M. Guay (Lévis): Mais aucune autre prévision budgétaire du ministère des Transports, d'après la revue rapide que j'ai pu en faire n'est faite pour l'étude de ce problème, et pour éliminer justement ces inconvénients à l'intérieur de nos grandes villes.

Mr. Pickersgill: Perhaps it would be better to discuss a policy question like that with the Minister of Transport than with me.

M. Guay (Lévis): Seriez-vous favorable, monsieur Pickersgill, à ce que un budget spécial soit prévu pour l'élimination des passages à niveau à l'intérieur des grandes villes sans pour autant qu'on puisse à l'intérieur de vos fonds de \$20 millions de dollars?

Mr. Pickersgill: My heart is in the right place.

M. Guay (Lévis): Une autre question sur un autre sujet, monsieur Pickersgill. J'ai eu l'occasion d'aller représenter les électeurs de ma circonscription à plusieurs reprises en ce qui regarde la fermeture des gares. Je trouve très révoltant de voir qu'on nous a toujours fait prévaloir le facteur économique et très rarement nous avons pu sentir qu'à l'intérieur des chemins de fer ou à la Commission canadienne des transports, on s'occupait vraiment du facteur humain.

Dans certains cas, des gens ont dû aller à 200 milles de distance pour trouver un autre emploi pour les chemins de fer; ils avaient 6, 7 ou 8 enfants et ça, on ne s'en est pas préoccupé. Je pense que quand des enfants ont 10, 12 ou 13 ans, et qu'ils sont établis dans une polyvalente ou dans un CEGEP quelconque, les «transplanter» ailleurs n'est pas tenir compte du facteur humain. La Commission a semblé ignorer le tout. J'ai présenté des mémoires à ce sujet à plusieurs reprises devant la Commission dans des audiences publiques.

Mr. Pickersgill: We try to take account of everything that the law will allow us to insofar as the human factor are concerned, but after all, our primary duty is to see that the transport services serve the shipping public and the travelling public to the greatest possible advantage. I have had the impression—I may be wrong—that wherever there has been an considerable objection, we have always had public hearings before any of these master agencies or service centres were established.

In general, the railways, for their own good public relations if not because they have big hearts, have tried to meet these problems as far as they possibly could. But, here again, I think this is something that it would be better to discuss with the people who have the responsibility for it. You will have the Canadian National before you.

[Interprétation]

embranchements au même endroit, mais aussi dans le but de déplacer les embranchements afin d'améliorer tout la situation urbaine. J'aimerais que cela se produise, mais ce projet ne tombe pas dans les limites plutôt étroites du fonds des passages à niveau. Nous pouvons parfois aider avec ce fonds, mais il s'agit d'un problème plus grand qui doit être réglé de façon quelque peu différente, et on essaie de le résoudre. Cependant, c'est le problème du ministre des Transports plutôt que le nôtre, présentement.

Mr. Guay (Lévis): However, no other estimate of the Ministry of Transport, according to my perusal, arise for the review of this problem and for the elimination of this inconvenience in our large cities.

M. Pickersgill: Il serait peut-être préférable que vous vous entreteniez avec le ministre des Transports plutôt qu'avec moi au sujet d'une question de politique comme celle-là.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Pickersgill, would you favor special estimates for the elimination of level crossings inside the large cities, without being any money taken from your 20 million dollar funds?

M. Pickersgill: J'ai le cœur au bon endroit.

Mr. Guay (Lévis): On another point, Mr. Pickersgill. Several times, I made representations on behalf of my constituents concerning the closing of stations. I think it's very revolting that the economic factor was always pointed to us and that we very seldom saw the human factor being taken into consideration by the Railways or Canadian Transport Commission.

In certain cases, some people had to move up to two hundred miles to get another job in railways; they had 6, 7 or eight children, but that did not seem a matter of concern. I believe that one of the children is ten, twelve or thirteen years of age, and when they are going to composite school or high school, the human factor is not taken into account when they are "transplanted" elsewhere. The Commission seems to overlook the whole thing. On several occasions, I have presented briefs on this subject to the Commission at Public Hearings.

M. Pickersgill: Nous essayons de tenir compte de tout ce que la loi nous permet en ce qui a trait aux facteurs humains, mais en dernière analyse, nous devons d'abord nous assurer que les services de transport servent le mieux possible les expéditeurs et les voyageurs. J'avais l'impression (il se peut que j'aie tort) que lorsqu'il y avait suffisamment d'objections nous avions toujours tenu des audiences publiques avant d'établir une gare-centre ou un centre de service.

Les compagnies de chemins de fer, tout au moins pour leurs relations publiques si ce n'est parce qu'elles ont de grands cœurs, ont en général essayé de régler ces problèmes de la meilleure façon possible. Encore une fois, cependant, je crois qu'il serait préférable que vous vous entreteniez à ce sujet avec les gens qui ont la compétence dans ce domaine. Le National Canadian comparaitra devant vous.

[Text]

M. Guay (Lévis): Une dernière remarque, monsieur Pickersgill. Lorsque vous parlez de services aux expéditeurs, je sais bien que les représentations que j'ai faites, je les ai faites au nom des expéditeurs. Alors, est-ce qu'on ignore l'expéditeur qui fait lui-même des représentations pour garder tel ou tel service?

M. Pickersgill: Je crois qu'on écoute toutes les représentations, mais...

M. Guay (Lévis): Est-ce que vous y donnez suite?

M. Pickersgill: Oh! oui...

M. Guay (Lévis): Les écouter, c'est bien beau, on m'a très bien reçu, à la Commission, lorsque j'y suis allé, on m'a écouté. Mais de suite à tout ça, je n'en ai pas vues, moi.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: The Chairman, Mr. Pickersgill, I would like to know what the Commission is doing in the area of supervision. Once the decision is made by the Commission, allowing, for example, discontinuance of a service by one of the railways, to be replaced by some alternate means of transportation, then—correct me if I am wrong—it is incumbent upon the Commission to see that the railway or the utility concerned lives up to its obligations and lives up to the conditions set down by the Commission.

If you indicate to me whether or not that is a correct premise, I will form my question under that umbrella.

Mr. Pickersgill: I think that I could hardly subscribe to that in that form. What the law requires us to do—and I could look it up and seek to interpret it—the way I understand it, is that, if a passenger service—and I presume you are talking about a passenger service because we have not at any time determined the frequency or otherwise of freight services—is a candidate for discontinuance, then we are supposed to satisfy ourselves that there is some alternative means available.

That is one of our duties, but in most of these cases, the alternative mode may not be under our jurisdiction. For example, if the alternative is air service it is under our jurisdiction; but if it is highway transportation service, it is not at the present time under the jurisdiction of the Commission.

Mr. McGrath: May I then ask who is responsible for seeing to it that Canadian National Railway, for example, provides a proper road transportation service in Newfoundland, which is the consequence of your ruling allowing them to discontinue their rail service?

Mr. Pickersgill: I would think that technical responsibility rests with the regulatory agency which gave them their licence.

• 1135

However, as the Canadian National Railways, is after all, in many other respects under our jurisdiction, we have perhaps not had a strict legal right but we certainly felt we had a moral obligation to keep a very close eye on that particular service. Our inspectors have ridden on it, and I may say that for greater certainty I rode on it myself from Gander to St. John's one day last summer.

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): One last point, Mr. Pickersgill. When you talk about service to the shipping public, I know that the representations which I have made were on behalf of this shipping public. Is the shipper who expresses the wish to keep such and such a service also ignored?

Mr. Pickersgill: I think we listen to all the representations, but...

Mr. Guay (Lévis): Do you act upon them?

Mr. Pickersgill: Oh yes!

Mr. Guay (Lévis): It is very well to listen to them; I was very well received by the Commission when I went there, they listened to me, but no positive action has been taken, to my knowledge.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, monsieur Pickersgill, je voudrais avoir ce que fait la Commission dans le domaine de la surveillance. Lorsque la Commission a décidé, par exemple, de permettre la suppression d'un service par une des compagnies de chemins de fer, et son remplacement par un autre mode de transport, la Commission doit ensuite, sauf erreur, s'assurer que le chemin de fer ou le service en question s'acquitte de ses engagements et respecte les conditions établies par la Commission.

Si vous pouvez me dire si cette hypothèse est exacte, je vais formuler ma question en conséquence.

M. Pickersgill: Il me serait difficile d'accepter cette hypothèse. La loi exige, je pourrais la lire et essayer de vous l'interpréter, que si un service de voyageur (je présume que vous parlez d'un service de voyageur parce que nous n'avons jamais déterminé la fréquence ou les autres modalités des services de fret) est censé être supprimé, nous nous assurerions qu'il y a un autre mode de transport possible.

C'est là une de nos responsabilités, mais dans la plupart des cas, l'autre mode de transport ne relève pas de nous. Par exemple, si l'autre mode est le transport aérien, cela est de notre ressort, mais s'il s'agit d'un service de transport routier, la Commission n'a pas de responsabilité dans ce domaine présentement.

M. McGrath: Puis-je alors demander qui doit voir à ce que les chemins de fer nationaux du Canada, par exemple, assurent un service de transport de surface convenable à Terre-Neuve, comme l'exige votre décision qui leur permet de supprimer leur service de chemins de fer?

M. Pickersgill: Je crois que la responsabilité technique revient à l'organisme de réglementation qui leur a donné leur permis.

...cependant, étant donné que le Canadien National est, après tout, sous notre juridiction à plusieurs points de vue, nous n'étions peut-être pas strictement dans notre droit, mais nous pensions certainement avoir l'obligation morale de surveiller de près ce service en particulier. Nos inspecteurs ont voyagé à bord de ces trains, et je peux dire que pour plus d'assurance, j'ai voyagé moi-même à

[Texte]

Whenever there are any complaints about it we bring them to the attention of the railway and often pretty forcibly I might add.

Mr. McGrath: Well let me ask, Mr. Pickersgill. I have not been on the buses since last year, but it is my information that they still are without seatbelts for example. There have been a number of near misses, and you know nobody wants to look forward to these kinds of accidents that take place on the highways, and we all hope that they will not happen, and indeed this very exercise would be designed to take steps to prevent its happening. Who would be responsible for ensuring that CN had seatbelts on their buses?

Mr. Pickersgill: Are there seatbelts on buses elewhere?

Mr. McGrath: I have no idea.

Mr. Pickersgill: Certainly I think that would be quite beyond our legal capacity.

Mr. McGrath: I see.

Mr. Pickersgill: I cannot believe that a lot of consideration has not been given to it.

Mr. McGrath: Perhaps I could direct that question to the CN when they come before us.

Mr. Pickersgill: You do not wear seatbelts on trains.

Mr. McGrath: With respect, it is not quite the same thing because you know the Trans-Canada Highway in Newfoundland is a very dangerous highway.

Mr. Pickersgill: There have been, unhappily, quite a number of people killed on trains in Canada.

Mr. McGrath: All right. I will pass that one and save it for the CN. Let me then ask, does the Commission have a responsibility to see that there is enough equipment there and enough people to operate the equipment to provide a service to the public?

Mr. Pickersgill: I do not think we have the legal responsibility.

Mr. McGrath: Let me just say this, Mr. Pickersgill. A few days ago, for example, there were 200 university students stranded in St. John's because the CN did not have enough equipment or enough drivers to be able to handle them.

Mr. Pickersgill: Why were they stranded, may I ask?

Mr. McGrath: Because the university closed down for a week—a study week I think they call it—and the CN apparently did not anticipate this happening. These kids were sitting in the terminal in St. John's without enough traffic to...

Mr. Chairman, would you control the peanut gallery please.

Mr. Pickersgill: I travelled on the Canadian National Railways on a train from Montreal on a Sunday night

[Interprétation]

bord de ces trains de Gander à Saint-Jean une journée de l'été dernier. Chaque fois que nous avons des plaintes à ce sujet, nous les rapportons à la compagnie de chemin de fer et souvent de façon plutôt rigoureuse.

M. McGrath: Je voudrais vous poser une question, monsieur Pickersgill. Je n'ai pas pris d'autobus depuis l'an dernier, mais à ma connaissance, ils n'ont pas encore de ceinture de sécurité, par exemple. Plusieurs fatalités ont été évitées de justesse, et vous savez que personne ne voudrait se voir impliqué dans le genre d'accident qui se produit sur les autoroutes et nous espérons tous que cela ne se produira pas, mais ces ceintures mêmes seraient un moyen d'essayer de prévenir ce genre d'accident. Qui aurait à s'assurer que le C.N. installe des ceintures de sécurité sur ces autobus?

M. Pickersgill: Est-ce qu'il y a des ceintures de sécurité sur les autres sortes d'autobus?

M. McGrath: Je n'en ai aucune idée.

M. Pickersgill: Je pense certainement que cela dépasse-rait notre pouvoir juridique.

M. McGrath: Je vois.

M. Pickersgill: Je ne peux pas croire que l'on n'ait pas étudié cette question à fond.

M. McGrath: Je pourrais peut-être poser cette question aux représentants du C.N. lorsqu'ils comparaitront devant nous.

M. Pickersgill: On ne sert pas de ceinture de sécurité à bord des trains.

M. McGrath: Ce n'est pas tout à fait la même chose, car vous savez qu'à Terre-Neuve la route transcanadienne est très dangereuse.

M. Pickersgill: Mais malheureusement, beaucoup de gens ont été tués sur les trains au Canada.

M. McGrath: Très bien. Je retire donc ma question et la poserai aux représentants du C.N. J'aimerais vous demander si la Commission est chargée de voir à ce qu'il y ait l'équipement et le personnel nécessaire pour fournir un service au public?

M. Pickersgill: Je ne pense pas que nous ayons cette responsabilité du point de vue légal.

M. McGrath: J'aimerais dire ceci, monsieur Pickersgill. Il y a quelques jours, par exemple, deux cents étudiants d'Université ont dû rester à Saint-Jean parce que le C.N. n'avait pas assez d'équipement ou de conducteurs pour les transporter.

M. Pickersgill: Où étaient-ils, s'il vous plaît?

M. McGrath: L'Université avait fermé ses portes pour une semaine, je pense qu'ils appellent cela une semaine d'étude, et le C.N. ne l'avait apparemment pas prévue. Ces jeunes attendaient à la gare de Saint-Jean, et il n'y avait pas assez de circulation pour...

Monsieur le président, voudriez-vous faire arrêter ces bruits qui viennent de la galerie s'il vous plaît.

M. Pickersgill: J'ai voyagé à bord d'un train du Canadien National en provenance de Montréal un dimanche

[Text]

just recently when a lot of people were sitting on their suitcases. I wrote to the Canadian National and I told them I thought it was pretty...

An hon. Member: Downgrading the service.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I do not think Mr. Pickersgill wants to handle my question in a frivolous way. It is a very serious question.

Mr. Pickersgill: I am not handling it in a frivolous way at all. I am saying that no scheduled transportation service in the world can be expected to provide enough equipment to meet a huge increase in traffic on one specific day unless it has a lot of spare equipment and unless it is given some kind of advance notice. I do not think that is frivolous at all. I think it is just ordinary common sense. If this situation did exist, perhaps the management should have been smart enough to know what the university timetables were, to know that this was going to happen. The students at Memorial university are not supposed to be all that dumb either and it might just have occurred to some of them...

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I do not think Mr. Pickersgill should answer my question in that way.

The Chairman: Order, please. You put a question and I think you should give Mr. Pickersgill the right to answer it.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I do not want my question answered by a lot of irrelevancy. It is taking up a lot of the time that is allocated to me for questions. I have great respect for Mr. Pickersgill, he knows that, and he knows my questions are serious.

• 1140

The Chairman: Order, please. One at a time. It is pretty hard to...

Mr. Pickersgill: My serious answer is that I know nothing about the particular circumstances of that particular case. If it was well-known to the management that this sudden increase in traffic was going to take place and if equipment existed to handle it, they were at fault in my view. On the other hand, if this was such an unusual circumstance that was not likely to happen more than once a year, I do not think any transportation company should reasonably be expected to have all that excess capacity to handle it. I know the members of Parliament used to come to me when I was a Minister when they expected a recess of Parliament and asked me to let the railways and the airlines know and try to make some arrangements. I am not joking when I say that there are a lot of bright students at Memorial University because my son is one of them. It seems to me that perhaps some of them might have been bright enough to foresee this situation.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I did not expect Mr. Pickersgill to reply to that specific incident. I gave that incident to illustrate the type of supervision that is necessary and to see that the railway lives up to the

[Interpretation]

soir tout récemment, et beaucoup de personnes devaient s'asseoir sur leurs valises. J'ai écrit au Canadien National et leur ai dit que je pensais que c'était assez...

Des voix: C'est dénigrer le service.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne pense pas que monsieur Pickersgill veuille traiter ma question d'une manière frivole. C'est une question très sérieuse.

M. Pickersgill: Je ne la traite pas légèrement du tout. Je dis qu'il ne faut pas s'attendre qu'un service de transport n'importe où dans le monde, qui possède un horaire, fournisse assez de matériel pour satisfaire une augmentation très importante de la circulation pour une journée donnée à moins qu'il n'ait beaucoup de matériel et à moins qu'on lui donne une sorte d'avis préalable. Je pense que cela est assez sérieux, je pense que ce n'est que du bon sens. Si cette situation existait, peut-être que la direction aurait dû être assez prévoyante pour savoir l'horaire de l'université, pour savoir que cela arriverait. Les étudiants de l'Université Memorial ne sont pas supposés être si peu intelligents non plus, et quelques-uns d'entre eux auraient pu penser...

M. McGrath: Monsieur le président, je ne pense pas que monsieur Pickersgill devrait répondre à ma question de cette manière.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous avez posé une question et je pense que vous devriez donner l'occasion à monsieur Pickersgill d'y répondre.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne veux pas que l'on réponde à ma question par toutes sortes de choses qui n'y ont pas trait. Cela prend une bonne partie du temps qui m'est alloué pour poser des questions. Je respecte grandement monsieur Pickersgill, et il le sait, et il sait aussi que mes questions sont sérieuses.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Un seul à la fois. Il est assez difficile de...

M. Pickersgill: Je vous réponds sérieusement en disant qu'il n'y a rien de spécial dans ces circonstances dont vous parlez. Si la direction savait très bien qu'il y aurait une soudaine augmentation de voyageurs et si elle avait le matériel disponible, alors cette personne était en faute à mon avis. D'autre part, s'il s'agissait d'un cas exceptionnel qui ne peut pas arriver plus d'une fois par année, je ne pense pas qu'aucune compagnie de transport devrait être obligée de pouvoir faire face à cette situation. Je sais que les députés avaient l'habitude de venir me voir lorsque j'étais ministre et qu'ils s'attendaient à ce que le parlement suspende ses séances et me demandaient d'essayer de faire certains accords avec les compagnies de chemin de fer et d'aviation. Je ne plaisante pas en disant qu'il y a beaucoup de brillants étudiants à l'Université Memorial, parce que mon fils est l'un d'entre eux. Il me semble que certains d'entre eux auraient pu être assez intelligents pour prévoir cette situation.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne m'attendais pas à ce que M. Pickersgill réponde au sujet de ce cas particulier. J'ai donné cet incident comme exemple illustrant le genre de supervision qui est nécessaire et je

[Texte]

obligation that they have under the CTC to provide an alternate service to the rail passenger service.

Mr. Pickersgill: Of course I think they do it themselves.

The Chairman: Please, will you speak one at a time. It is pretty hard for the translators to translate it.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, let me ask Mr. Pickersgill if they have looked into the service in Newfoundland this winter because of the severe winter conditions. This is the first year that we have had to cope with these severe conditions since the rail-passenger service was discontinued and since the railways were not obliged to provide a stand-by service. In other words this is the first winter that we are totally dependent on the road-cruiser service. Has there been an examination of the operations this year and are you satisfied?

Mr. Pickersgill: I believe there has been although I do not know that it was very, very recent. I would like to take that question as notice and get the most up-to-date figures. But has the winter been exceptional in Newfoundland? I was there two weeks ago; the sun shone the whole time I was there, I did not have to wear my overshoes and they closed the Montreal airport one hour after I arrived there. When I came back from Montreal to Ottawa they closed the airport for two days after that and I wished I had stayed in Newfoundland.

Mr. McGrath: I will tell Mr. Pickersgill that the passengers on the bus that was missing 24 hours were not out picking blueberries. I can tell you that.

Mr. Pickersgill: Oh, I know that there was one terrible storm but compared with what we have here...

Mr. McGrath: I cannot quarrel with that because you know we have a much better climate than they have here. I was thinking Mr. Chairman, of the possibility of having a day-liner service provided in the winter time because the tracks are there and you, yourself, have indicated that you were beginning to have a new appreciation of rail passenger service; my heart bleeds for Mr. Howe and all these people who are losing their trains. But we have the rails in Newfoundland and we have no passenger service. Has the Commission given consideration or has there been any consideration given to a rail, to a day-liner service which would be an emergency stand-by service? Perhaps that question, on reflection, can be best directed to the management of CN so...

Mr. Pickersgill: I think that would be much better because...

Mr. McGrath: I will hold off on that one and I will go on to the next one. There has been a lot of talk lately about the downgrading of air services by Air Canada. As a matter of fact there was a speech a few days ago by a very distinguished Liberal Senator who charged that Air Canada were in fact downgrading their services. There

[Interprétation]

voulais voir si les chemins de fer satisfaisaient l'obligation qu'ils ont en vertu de la CTC de fournir un service complémentaire au service des passagers des chemins de fer.

M. Pickersgill: Je pense, bien sûr, qu'ils le font eux-mêmes.

Le président: S'il vous plaît, voulez-vous parler un seul à la fois. Il est assez difficile pour les traducteurs de faire leur travail.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Pickersgill si son personnel a examiné le service donné à Terre-Neuve cet hiver, étant donné les conditions très rigoureuses. C'est la première année que nous avons eu à faire face à de telles conditions, étant donné que le service des passagers a été discontinué et que les chemins de fer n'ont pas été obligés de fournir un service de soutien. En d'autres termes, c'est le premier hiver où nous avons été complètement dépendants du service routier. Est-ce que l'on a examiné les opérations cette année, et êtes-vous satisfait?

M. Pickersgill: Je crois que l'on a procédé à un certain examen, mais je ne sais pas si c'était très récent. J'aimerais prendre note de cette question et essayer d'obtenir des données à jour autant que possible. Mais l'hiver a-t-il été exceptionnel à Terre-Neuve? J'y étais il y a deux semaines; le soleil a brillé tout le temps où j'y étais, je n'ai pas eu à porter mes couvre-chaussures et une heure après mon retour à Montréal, ils ont dû fermer l'aéroport. Lorsque je suis revenu de Montréal à Ottawa, on a fermé l'aéroport pendant deux jours après cela, et j'aurais aimé être resté à Terre-Neuve.

M. McGrath: Je voudrais dire à monsieur Pickersgill que les passagers qui sont restés dans l'autobus porté manquant pendant 24 heures n'étaient pas là pour leur plaisir. Je peux vous dire cela.

M. Pickersgill: Je sais qu'il y a eu une terrible tempête, mais en comparaison de ce que nous avons ici...

M. McGrath: Je ne vais pas me disputer à ce sujet, car vous savez que nous avons un bien meilleur climat que là-bas. Je pensais, monsieur le président, à la possibilité d'avoir un service de jour pendant l'hiver, car les rails sont toujours là, et vous avez vous-même remarqué que vous commenciez à apprécier de façon différente le service de passager par chemin de fer; je compatis avec M. Howe et toutes ces personnes qui perdent leur train. Mais nous avons des rails à Terre-Neuve, et nous n'avons pas de service de passagers. Est-ce que la Commission a étudié la question d'un service de jour qui pourrait être un service de soutien en cas d'urgence? Peut-être que cette question, à bien y penser, devrait être posée à la direction du CN de sorte que...

M. Pickersgill: Je pense que ce serait beaucoup mieux parce que...

M. McGrath: Je reprends donc cette question et je passe à une autre. On a beaucoup parlé dernièrement de la décadence des services aériens fournis par Air Canada. De fait, il y a quelques jours, un distingué sénateur libéral, dans un discours, accusait Air Canada de diminuer la qualité de leur service. Des suggestions à ce sujet

[Text]

have been suggestions made to this effect in this Committee during the examination of your Estimates last year, I think, or the year before. Have you had complaints about the Air Canada Service, have you examined these complaints and are they, in your opinion, legitimate complaints?

Mr. Pickersgill: If by the service you mean the quality of the service on the aircraft, I think there was one complaint once about one particular incident. But I do not know of any others. I think the Air Canada service, so far as I can see, is as good as it ever was and maybe better.

● 1145

If you are talking about frequency, it is evident that if you have a given volume of traffic, larger aircraft and an efficient operation, you are going to have a lower frequency. It is just a matter of mathematics. On the other hand, there will be a very considerable increase in traffic.

Mr. McGrath: It is the quality of the service I am talking about. For example, Senator Cameron and others have made complaints in the Committee and in the House and in the Senate about the Air Canada service. It is not what it used to be. Let us put it that way.

Mr. Pickersgill: This is a qualitative matter. I travel on them quite a lot.

Mr. McGrath: Of course, you travel as a VIP and you get the works. You get the red-carpet treatment.

Mr. Pickersgill: Not always.

Mr. McGrath: I would be surprised if the President of the Canadian Transport Commission had to travel economy like the rest of us.

Mr. Pickersgill: I have travelled economy quite a few times.

Mr. McGrath: I know, but not now. You do not anymore.

Mr. Pickersgill: Yes, quite often. I quite often travel on planes that have no other class than economy including the very excellent 737s that are operated by EPA to Newfoundland. They have only economy service.

Mr. McGrath: I am glad you said that because that is the type of service which is emphasizing the poor quality of the Air Canada service. Eastern Provincial Airways have an excellent service to Eastern Canada. There is no comparison between the service you get on EPA and what you now get on Air Canada.

Mr. Pickersgill: You are going to have Air Canada before you. Will you take that up with them.

Mr. McGrath: Certainly. I am trying to establish in my mind where do you fit in?

Mr. Pickersgill: If we get any complaints, whether or not we think they are justified, we always refer them to

[Interpretation]

ont été faites au Comité au cours de l'étude de vos prévisions budgétaires l'an dernier, je pense, ou il y a deux ans. Avez-vous eu des plaintes au sujet du service d'Air Canada, avez-vous étudié ces plaintes y sont-elles, à votre avis, des plaintes légitimes?

M. Pickersgill: Si par le terme service vous voulez dire la qualité du service à bord d'un avion, je pense qu'il y a eu une plainte un jour, au sujet d'un incident particulier. Mais je n'en connais pas d'autres. Je pense que le service d'Air Canada, autant que je puisse voir, est aussi bon qu'il a jamais été et peut-être meilleur.

Si vous parlez de la fréquence du service, il est évident que si vous avez un volume donné de voyageurs, des appareils plus grands et un fonctionnement plus efficace, vous avez alors une fréquence inférieure. Ce n'est qu'une question de mathématique. D'autre part, il y aura une augmentation très importante du nombre des voyageurs.

M. McGrath: C'est la qualité du service, dont je parle. Par exemple, le sénateur Cameron et d'autres membres ont reçu des plaintes au comité, à la Chambre et au Sénat au sujet du service d'Air Canada. Il n'est pas ce qu'il était, nous pourrions dire.

M. Pickersgill: C'est une question de qualité. Je voyage beaucoup à bord de leurs avions.

M. McGrath: Bien sûr, vous voyagez en tant que personnage important et l'on vous traite en conséquence. On vous donne tous les égards.

M. Pickersgill: Pas toujours.

M. McGrath: Je serais surpris si le président de la Commission canadienne des transports devrait voyager en classe touristique comme nous tous.

M. Pickersgill: J'ai voyagé en classe économique à plusieurs reprises.

M. McGrath: Je sais, mais pas maintenant. Vous le faites plus.

M. Pickersgill: Oui, assez souvent. Je voyage souvent sur des avions qui n'ont pas d'autres classes que la classe économique, comme les fameux 737 qui appartiennent à Eastern Provincial Airways, à Terre-Neuve. Ils n'ont qu'un service de classe économique.

M. McGrath: Je suis content de vous l'entendre dire parce que c'est le genre de service qui contribue à la mauvaise qualité du service d'Air Canada. Eastern Provincial Airways a un excellent service dans l'Est du Canada. Il n'y a pas de comparaison entre les services que vous recevez de cette compagnie et celui que vous recevez d'Air Canada.

M. Pickersgill: Air Canada comparaitra devant vous; leur parlerez-vous de cela?

M. McGrath: Certainement. J'essaie de situer exactement votre position dans tout cela.

M. Pickersgill: Si nous recevons des plaintes, qu'elles soient justifiées ou non, à notre avis, nous les communi-

[Texte]

the company and ask them for a report. If we get any considerable volume of complaints or if we are not satisfied with their response, we take a look at the service ourselves. We do not give them advance notice either.

Mr. McGrath: If Air Canada, for example, wants to discontinue a service, do they have to apply to your Air Transport Committee before they can do so?

Mr. Pickersgill: To take a point off their licence, yes. To reduce a frequency, no.

Mr. McGrath: I do not know what you mean by that so I will try and rephrase it.

What if they are travelling from A to C with a stop-off at B and they decide to eliminate B?

Mr. Pickersgill: They could not do that without applying to us. In the case of Air Canada—if it is to be taken off their licence permanently—they have to have an Order in Council as well.

Mr. McGrath: Have they made any applications to discontinue any of these points?

Mr. Pickersgill: Yes. There is one. I sat on a hearing myself at Chicoutimi with respect to the service to Bagotville and we are in the process of making a decision on that right now. You will not ask me to say anything more about it.

Mr. McGrath: No, I will not. Have they applied to discontinue service to Yarmouth, Sydney, Stephenville, Fredericton?

Mr. Pickersgill: The only place where there is a current application is Bagotville. They did apply to get out of Lethbridge and out of Seattle, Washington. As far as Seattle was concerned, they were allowed to withdraw completely. In the case of Lethbridge, we did not recommend that it be taken off. We allowed them to suspend their service but it is still on their licence in case, at some time in the future, it would seem expedient for it to be resumed.

To the best of my knowledge I can safely say there is no other place in Canada where this has happened.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, you will forgive me but I have a question regarding a local constituency question.

• 1150

Have you reviewed the over-all schedule of rates charged on ferries which come under the jurisdiction of the Commission and, is so, has a decision been made with respect to reducing any of these rates? I am thinking now specifically of my own constituency, Bell Island, where you promised two years ago, and again last year, that you would give this matter consideration. The rates are too high. This is a continuing complaint. I realize the subsidy is high as well and is probably continuing to rise, and I realize the problem.

Mr. Pickersgill: This whole question is reviewed at least twice a year and has been ever since I have been on

[Interprétation]

quons toujours à la compagnie et nous leur demandons un rapport. Si nous recevons un volume considérable de plaintes ou si nous ne sommes pas satisfaits quant à leur réponse, nous examinons nous-mêmes le service. Nous ne leur donnons pas d'avis préalable non plus.

M. McGrath: Si Air Canada, par exemple, voulait discontinuer un service, est-ce qu'il devrait demander la permission à votre comité du Transport aérien avant de le faire?

M. Pickersgill: Pour rayer un point de leur permis, oui. Pour diminuer la fréquence du service, non.

M. McGrath: Je ne sais pas ce que vous voulez dire par cela, mais je vais essayer de l'exprimer clairement.

Supposons qu'ils voyagent de A à C avec un arrêt à B, et qu'ils décident d'éliminer B?

M. Pickersgill: Ils ne pourraient pas le faire sans nous présenter une demande. Dans le cas d'Air Canada, si cela doit être rayé de leur permis de façon permanente, ils doivent avoir un décret du conseil.

M. McGrath: Est-ce qu'ils ont fait des demandes pour discontinuer l'un ou l'autre de ces points?

M. Pickersgill: Oui. Il y en a eu une. J'ai moi-même assisté à la séance à Chicoutimi, au sujet du service de Bagotville et nous devons présentement prendre une décision à ce sujet. Vous ne me demanderez donc pas d'en dire plus sur cette question.

M. McGrath: Non, je ne le ferais pas. Est-ce qu'ils ont présenté une demande pour discontinuer le service à Yarmouth, Sydney, Stephenville, Frédéricion?

M. Pickersgill: Le seul endroit pour lequel il y a une demande présentement est Bagotville. Ils ont aussi demandé de se retirer de Lethbridge et de Seattle, Washington. En ce qui concerne Seattle, nous leur avons permis de se retirer complètement. Dans le cas de Lethbridge, nous n'avons pas recommandé qu'ils le fassent. Nous leur avons permis de suspendre leur service sans toutefois le rayer de leur permis au cas où, un jour, il semblerait opportun qu'ils reprennent ce service.

D'après ce que je sais, je peux dire avec certitude qu'il n'y a aucun autre endroit au Canada où cela s'est produit.

M. McGrath: Monsieur le président, vous m'excuserez, mais j'ai une question en ce qui concerne une circonscription en particulier.

Avez-vous révisé l'ensemble des listes de tarifs appliqués sur les ferries qui relèvent de la compétence de la Commission, si cela a été fait, une décision a-t-elle été prise en vue de réduire certains de ces tarifs? Je pense plus précisément à ma propre circonscription, Bell Island, au sujet de laquelle vous avez promis il y a deux ans et à nouveau l'année dernière que vous étudieriez cette possibilité. Les tarifs sont trop élevés, les usagers s'en plaignent continuellement. Je réalise que les subventions sont également élevées et qu'elles continueront à augmenter; je me rends bien compte du problème.

M. Pickersgill: Toute cette question est examinée au moins deux fois par an et l'a toujours été depuis que je

[Text]

the Commission. As I think you know, there were some additional frequencies provided in the evenings last year, and I understand they gave quite a lot of satisfaction. It was not easy to persuade the Treasury Board.

Mr. McGrath: Did that cause an increase in the subsidy, or will you not know yet?

Mr. Pickersgill: We have not seen the final figures but my guess is that it will cause some increase in the loss.

Mr. McGrath: The rates on this service are disproportionately high to other similar types of service, and I think the figures will bear that out.

Mr. Pickersgill: I myself have been looking very recently at all the services that come under the jurisdiction of the Commission and we are conducting a review at the present time to see if there are any serious anomalies in them.

Mr. McGrath: Would you be prepared to allow me to appear before your Canadian Maritime Commission or the successor of it to argue a case for the reduction in the rates?

Mr. Pickersgill: You mean have a public hearing, or have you come and make a case?

Mr. McGrath: Just you and I in the room will do me.

Mr. Pickersgill: Mr. McGrath, you are so seductive I could not refuse you.

Mr. McGrath: It does not have to be a public hearing but I would like the opportunity to appear on behalf of my constituents.

Mr. Pickersgill: Oh, certainly.

Mr. McGrath: I have written the Commission twice on this to argue a case for the reduction of rates, and I think you will agree with me that a special case can be made for this particular one. I twice have requested permission to appear that is in writing and you can go back and check your files out.

Mr. Pickersgill: Would you like to come and see me, or would you rather see somebody else?

Mr. McGrath: I am prepared to talk to you but I would like to talk to the members of the Commission who, collectively, have to make this decision.

Mr. Pickersgill: Certainly if you wanted to do that I will see that it is arranged, but I will count on you to remind me.

The Chairman: Maybe you could get together to discuss this point.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, could I raise a point of order. Just for clarification, did I hear Mr. Pickersgill say that Air Canada did not apply to discontinue its services to Stephenville?

Mr. Pickersgill: There is no application.

[Interpretation]

fais partie de la Commission. Comme je pense que vous le savez, l'année dernière des services périodiques supplémentaires ont été offerts le soir et si je comprends bien les usagers ont été très satisfaits. Il n'a pas été facile de persuader le Conseil du Trésor.

M. McGrath: Cela a-t-il causé un accroissement des subventions ou ne le savez-vous pas encore?

M. Pickersgill: Nous n'avons pas encore pris connaissance des chiffres définitifs mais je crois que cela causera un accroissement du déficit.

M. McGrath: Les tarifs appliqués à ce service sont extrêmement élevés en comparaison de services similaires et je pense que les chiffres le prouveront.

M. Pickersgill: Très récemment j'ai examiné moi-même tous les services qui relèvent de la compétence de la Commission et présentement nous effectuons une étude pour voir s'ils présentent de sérieuses anomalies.

M. McGrath: Seriez-vous disposé à me permettre de comparaître devant votre Commission maritime canadienne ou devant l'organisme qui la remplace pour discuter la question de la réduction de ces tarifs?

M. Pickersgill: Vous voulez qu'il ait audience publique, où que vous veniez pour exposer un cas?

M. McGrath: Je serais satisfait d'un tête-à-tête entre vous et moi.

M. Pickersgill: Monsieur McGrath vous êtes si séduisant que je ne pourrai pas vous refuser cela.

M. McGrath: Il n'est pas nécessaire que ce soit une audience publique mais je voudrais avoir l'occasion de comparaître au nom de mes électeurs.

M. Pickersgill: Oh, certainement.

M. McGrath: J'ai écrit deux fois à la Commission à ce sujet en vue de discuter la question de la réduction des tarifs et je pense que vous êtes d'accord avec moi qu'on pourrait en faire un cas spécial. J'ai donc demandé deux fois par écrit la permission de comparaître, vous pouvez consulter vos dossiers et vérifier ce que je vous dis.

M. Pickersgill: Voudriez-vous venir me voir ou préféreriez-vous voir quelqu'un d'autre?

M. McGrath: Je suis disposé à vous parler, mais j'aimerais parler aux membres de la Commission qui collectivement doivent prendre cette décision.

M. Pickersgill: Certainement, si vous désirez le faire je verrai à que ce soit arrangé, mais je compte sur vous pour me le rappeler.

Le président: Peut-être pourriez-vous vous rencontrer pour discuter cette question.

M. Marshall: Monsieur le président, puis-je faire un appel au règlement. A titre d'information, M. Pickersgill a-t-il dit qu'Air Canada n'a pas fait la demande de mettre fin à ces services vers Stephenville?

M. Pickersgill: Il n'y a pas de demande.

[Texte]

Mr. Rock: Mr. Pickersgill, I would like to come back to Vote 70 which includes a \$20 million credit to the Railway Grade Crossing Fund and continue on the discussion of that Fund.

I hope that in the figures you promised Mr. Guay about accidents will be included the number of accidents per annum plus the amount of injuries plus the amount of deaths, because quite often there could be four, five or six people in a car or a bus could have a load.

Mr. Pickersgill: I think what I undertook to give was the number of people who had been killed and the number of people who had been injured.

Mr. Rock: Very good.

Mr. Pickersgill: And whether they are in one car or two. We could probably give the number of accidents as well. I am sure we have all this information.

• 1155

Mr. Rock: Excellent. Mr. Pickersgill, you mentioned something about the possibility of entering into the grade crossing fund projects such as elimination of tracks, which would possibly eliminate many grade crossings.

Mr. Pickersgill: Not into the fund, no.

Mr. Rock: No, but you made a suggestion that possibly there should be some provision for that financially.

Mr. Pickersgill: Well, in another way.

Mr. Rock: Yes, in another way, good.

Mr. Pickersgill: Yes in another way...

Mr. Rock: I am glad you mentioned that because...

Mr. Pickersgill: This would perhaps be more properly a matter for consideration...

The Chairman: Once more, would you try to speak one at a time. It is very hard for the translators.

Mr. Rock: Mr. Chairman, you see we are both anxious. I am anxious and Mr. Pickersgill is also...

The Chairman: It is still hard for the translator at the sametime.

Mr. Rock: ...is also anxious to answer and he sometimes anticipates what I have already said before I have finished because...

The Chairman: I am asking both of you.

Mr. Pickersgill: Yes, all right, I will try to be a bit better.

[Interprétation]

M. Rock: Monsieur Pickersgill, je voudrais revenir aux crédits 70 qui comportent un crédit de 20 millions de dollars à la Caisse des Passages à niveaux et je voudrais poursuivre la discussion de cette Caisse.

J'espère que dans les statistiques que vous avez promis de communiquer à M. Guay au sujet d'accidents, seront inclus le nombre d'accidents par an, plus le nombre des blessés et le nombre de morts, parce que très souvent il peut y avoir quatre, cinq ou six passagers dans une voiture ou un autobus pourrait être complètement plein.

M. Pickersgill: Je crois que j'ai promis de communiquer le nombre de gens qui ont trouvé la mort et le nombre de gens qui ont été blessés.

M. Rock: Très bien.

M. Pickersgill: Et qu'ils soient dans une voiture ou dans deux voitures. Nous pouvons probablement communiquer le nombre d'accidents également, je suis certain que nous possédons tous ces renseignements.

M. Rock: Excellent. Monsieur Pickersgill, vous avez mentionné tout à l'heure la possibilité de mettre à profit les projets de la caisse des passages à niveau, par exemple, l'élimination des voies ferrées, ce qui pourrait éventuellement permettre l'élimination de nombreux passages à niveau.

M. Pickersgill: Non pas par la caisse, non.

M. Rock: Non, mais vous avez mentionné qu'il serait peut-être possible d'y inclure des modalités d'ordre financier.

M. Pickersgill: Certainement, mais d'une autre manière.

M. Rock: Oui, d'une autre manière, d'accord.

M. Pickersgill: Oui, d'une autre manière...

M. Rock: Je suis très heureux que vous ayez fait mention de cela parce que...

M. Pickersgill: Il serait peut-être plus approprié que ce sujet soit étudié...

Le président: Encore une fois messieurs, pourriez-vous essayer de ne parler qu'un à la fois. Vous rendez la tâche très difficile aux interprètes.

M. Rock: Monsieur le président, vous voyez que nous sommes tous les deux impatients. Je suis impatient et M. Pickersgill l'est aussi...

Le président: Vous rendez tout de même la tâche difficile à l'interprète.

M. Rock: ...est aussi impatient de répondre et parfois il prévoit ce que je vais dire avant même que j'aie terminé parce que...

Le président: Je vous fais cette demande à tous les deux.

M. Pickersgill: Bien d'accord, j'essayerai de me surveiller.

[Text]

Mr. Rock: I consider Mr. Pickersgill a brilliant man and he does anticipate. I said this before to you, Mr. Pickersgill, but I would like to repeat it, and that is that in Lachine at the time that we transferred the CNR tracks across the highway, where before that to get into the new hump yard seven grade crossings were to be eliminated within the centre of the City of Lachine plus five new ones. Because of the action of the City of Lachine at the time we saved the federal government millions of dollars because we would have had to have five new crossings, elimination of new crossings plus seven old ones and we eliminated all this by having one on the other side of the highway.

At the same time though, we did homologate a road to cross the tracks and we hope that in the future when we will have to cross the tracks at this homologation there will be consideration with you people because of the savings at that time of federal funds of seven plus five which would have to have been had we not have taken action against the CNR. Mr. Marler, who at that time was the Minister of Transport, listened to us and found out that we were right for the change; the CNR was wrong at the time and we did save a lot of money.

What you just mentioned before is very important, the elimination of a track; it could eliminate so many grade crossings. If you did not eliminate the track you would have to build overpasses and underpasses which would cost the federal government a lot of money. Now, I would like to get back to...

Mr. McGrath: Qu'est-ce que c'est «homologation»?

Mr. Rock: The homologation of a road?

The Chairman: Order please. Mr. Rock, you have the floor.

Mr. Rock: It is a municipal term. Mr. Pickersgill, the overpass that was built at Chemin des Sources, at the limits of Dorval and Pointe Claire and the one in Beaconsfield at St. Charles—now, I was questioning you last year on this—was still in progress so we did not have the proper figures. I believe when I mentioned St. Charles, I did not say Beaconsfield and it seems that it was St. Charles in Dorion that we were discussing at the time; I want to clarify that. I am talking about St. Charles Road in Beaconsfield where there is an underpass now being built.

I have had difficulty in getting the proper figures for the grant from the grade crossing fund for these two projects; I would like to have the figures for the one in St. Charles at Beaconsfield, that was the underpass being built there under the CPR, CNR tracks, and the one at Chemin des Sources. I am asking this because people want to know these figures, the proper figures. They also want to know what amount the municipalities paid towards it, if any, and they also want to know what amount the provincial government through the roads

[Interpretation]

M. Rock: Je crois que M. Pickersgill est un homme très intelligent et il prévoit à l'avance. Je vous ai déjà dit ça, monsieur Pickersgill, mais j'aimerais me répéter ici; voici ce que je veux dire: à Lachine, à un moment donné, nous avons transféré les voies ferrées du Canadien National de l'autre côté de la grande route, alors qu'auparavant pour atteindre la cour de triage à butte, il fallait traverser ce passage à niveau qui devrait être éliminé au centre même de la ville de Lachine plus cinq nouveaux passages. A cause des mesures prises à ce moment-là par la ville de Lachine, nous avons économisé au gouvernement fédéral des millions de dollars, car il aurait fallu construire cinq nouveaux passages à niveau, donc l'élimination des nouveaux passages à niveau plus les sept passages à niveau existants, tout cela s'est fait en transférant les voies ferrées de l'autre côté de la grande route.

Par la même occasion, nous avons homologué une route traversant des voies ferrées et nous espérons qu'à l'avenir, lorsque nous devrons traverser les voies ferrées à ce point d'homologation, vos fonctionnaires prendront en considération les économies des fonds fédéraux qui ont été effectuées à ce moment-là lorsque nous avons éliminé les sept passages à niveau existants et les cinq nouveaux passages à niveau qui auraient été en usage sans les mesures qui ont été prises contre le Canadien National. M. Marler qui était à ce moment-là ministre des Transports, nous a écoutés et a trouvé que nous avions raison dans cette modification; le Canadien national avait tort à ce moment-là et nous avons permis une économie importante d'argent.

Ce que vous avez mentionné antérieurement est très important, c'est-à-dire l'élimination d'une voie ferrée. Cela pourrait éliminer de nombreux passages à niveau. Si vous n'éliminez pas la voie ferrée il vous faudra construire des viaducs et des voies souterraines, ce qui coûterait au gouvernement fédéral beaucoup d'argent. Maintenant j'aimerais revenir à...

M. McGrath: What do you mean by homologation?

M. Rock: L'homologation d'une route?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Rock, vous avez la parole.

M. Rock: Il s'agit d'une expression de la terminologie municipale. Monsieur Pickersgill, le viaduc qui a été construit au Chemin des Sources, aux limites de Dorval et de Pointe-Claire et celui de Beaconsfield à la rue St-Charles, maintenant je vous ai posé cette question l'an dernier, mais ce projet était en marche à ce moment-là de sorte que nous n'avons pas obtenu les données exactes. Je crois que lorsque j'ai parlé de St-Charles, je n'ai pas mentionné Beaconsfield et il me semble que nous discussions de St-Charles à Dorion, à ce moment-là; j'aimerais clarifier ce point. Je parle de la route St-Charles à Beaconsfield là où il y a une voie souterraine présentement en construction.

J'ai eu certaines difficultés à obtenir les données précises des subventions versées par la caisse des passages à niveau pour ces deux projets; j'aimerais avoir les données pour les projets de la route St-Charles à Beaconsfield, il s'agit de la voie souterraine présentement en construction sous les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique, et de celui du Chemin des Sources. Je vous pose cette question car beaucoup de

[Texte]

department paid. There was an announcement on one of them, the one on Chemin des Sources, of \$4 million, but they never showed on that sign the amount that the federal government contributed. I have been having a difficult time getting these figures and the people in the area do want to know.

• 1200

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: I did mention once before that in granting an amount towards the elimination of a level crossing I hope that you could in some way in your regulations make it a must that if there is any sign showing the cost of that total project, the amount that the federal government is contributing should be on that sign also. And I think it is time, Mr. Pickersgill, that this be done through regulation through your department. I think this is a necessity so that the people will know that the federal government did contribute towards the elimination of that crossing, towards the total amount of the project.

Mr. Pickersgill: Well, I do not know whether we would have the legal power to do that, but I will find out.

Mr. Rock: Would you, please?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: I asked this last time but I think the regulations—if there is to be a sign there, there is no reason why they cannot be obliged also to put the proper figures down. If the federal government contributed \$1.5 million or \$1 million towards the project, I think it should be written on that same sign.

Mr. Pickersgill: I will get these other figures for you to the extent that all the accounts are in.

Mr. Rock: Very well, I would appreciate that.

I want to come back to the curtailment of service or discontinuation of service. I want you to tell me the difference. To me, curtailment of service could mean a lot of things within the service, things provided on the service. Yet sometimes curtailment of service is interpreted as discontinuation and they discontinue a service. Now you mentioned the word "frequency", the frequency of the service. I am talking railway now and not airway. Has there ever been a train removed without a public hearing, because the word "discontinuation"—under the terms of curtailment which is actually discontinuation by frequency?

[Interprétation]

personnes désirent connaître ces chiffres, les données exactes. Elles désirent aussi savoir les montants que les municipalités ont contribué à ce projet, si elles ont versé une contribution, et elles désirent aussi savoir quel montant le gouvernement provincial a versé par l'entremise du ministère de la Voirie. Il y a eu une annonce publique touchant un de ces projets, celui du Chemin des Sources, mentionnant la somme de \$4 millions. Maintenant on n'a jamais indiqué ce montant sur l'affiche, je parle du montant de la contribution fédérale. J'ai eu énormément de difficultés à obtenir ces données et les citoyens de cette région désirent les connaître.

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: J'ai déjà mentionné antérieurement que lorsque vous versez une subvention visant l'élimination d'un passage à niveau, j'espère que vous trouverez quelques moyens dans vos règlements de rendre obligatoire le fait que s'il y a une affiche indiquant le coût total de ce projet, que le montant de la contribution fédérale soit inscrit sur cette affiche. Et je crois qu'il est temps, monsieur Pickersgill, que cela soit fait par l'entremise d'un règlement et par votre Ministère. Je crois que cela est nécessaire car ainsi les citoyens connaîtront la contribution fédérale à l'élimination de ce passage à niveau, en ce qui a trait au montant total dépensé pour ce projet.

M. Pickersgill: Eh bien, je ne sais pas si nous avons le pouvoir légal d'agir ainsi, mais je me renseignerai à ce sujet.

M. Rock: Pourriez-vous le faire s'il vous plaît?

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: J'ai posé cette question une dernière fois mais je crois que les règlements, s'il faut qu'il y ait une affiche à cet endroit, il n'y a aucune raison qui nous empêcherait de les forcer à inscrire les données appropriées sur cette affiche. Si le gouvernement fédéral a versé 1.5 million de dollars ou 1 million de dollars pour ce projet, je crois que cela devrait être inscrit sur la même affiche.

M. Pickersgill: J'obtiendrai les données que vous désirez avoir, en autant que tous les comptes ont été présentés.

M. Rock: Très bien, je vous en remercie.

Je voudrais revenir à la question de la diminution du service ou de la discontinuation du service. J'aimerais que vous me disiez quelle est la différence entre ces deux expressions. A mon avis, la diminution du service peut signifier beaucoup de choses à l'intérieur du service, cela peut toucher les genres de choses fournies en tant que services. Pourtant, parfois la diminution du service est interprétée comme étant la discontinuation du service et c'est ce qu'ils font en réalité. Maintenant vous mentionnez le mot fréquence, la fréquence du service. Je parle ici du transport ferroviaire et non du transport aérien. Est-il déjà arrivé qu'un train soit retiré du service sans qu'il y ait une audience publique, car le mot «discontinuation» aux termes de l'expression diminution, ne s'agit-il pas en réalité de la discontinuation par la fréquence du service?

[Text]

Mr. Pickersgill: Well, if I understand you correctly, the passenger train order makes it mandatory, before a passenger service can be discontinued, to have an order from the Commission. I gave an undertaking which has been carried out to the letter that no passenger train service would be discontinued without a public hearing and no passenger train service has been discontinued without a public hearing since I gave that undertaking. However, the passenger train order defines the passenger train service in a certain fashion, and I will be very glad to see that you get a copy of the order so that you can see what it is. But very briefly, it is that if a train runs every day in each direction, there must be a train run every day in each direction between the points defined, but that if there is more than one train in the day, the railway management is free to change the times, to reduce the number of trains down to one provided that they satisfy the requirements of Section 315 of the Railway Act, which means to say that they have a service adequate to take care of the traffic offering. And that is what the law is. Now if the train only runs three times a week—at the time the passenger train order was made—they cannot reduce it below three times a week without a hearing and without an order, and if it is once a week or twice a week the same thing applies. It is felt that we are not equipped to manage the railways, nor would it be desirable to have bureaucrats managing the railways when they have to account, the people that are there, for their management, and that part of the management of the railway is determining how much equipment and how often the equipment should be used in order to provide for the service it offers. That is the law as it is now.

Mr. Rock: Mr. Pickersgill, this means that if the CNR has passenger service between so many points of destination, they could automatically without any hearings reduce it to one per day? This is what it means?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: If they have three or four per day, they can reduce it to one without a hearing?

Mr. Pickersgill: Yes, that is quite right.

• 1205

Mr. Rock: Do you think that this is fair? Because you see, you just mentioned before, also depending on the equipment. Now, if they had three or four runs per day, then they have equipment; there is no saying that they have to add equipment. Now, reducing the equipment part of it does not come into consideration because they have the equipment. Now, do you think it is fair to give them this *carte blanche*, CN or CP, to discontinue so

[Interpretation]

M. Pickersgill: Eh bien, si je comprends bien votre question, la décision touchant les trains de voyageurs rend obligatoire le fait qu'avant de discontinuer un service de voyageurs la compagnie doit obtenir une décision de la Commission. J'ai déjà pris l'engagement à l'effet que cela soit observé à la lettre pour qu'aucun service de trains de voyageurs ne soit discontinué sans une audience publique et aucun service de train de voyageurs a été discontinué sans une audience publique depuis que j'ai pris cet engagement. Toutefois, la décision touchant un train de passagers définit d'une certaine manière le service de trains de voyageurs et je serai très heureux de prendre les mesures pour que vous receviez un exemplaire de la décision de manière à ce que vous puissiez voir ce qui en est. Mais très brièvement, si par exemple un train fait le service chaque jour dans les deux directions, il doit y avoir un train faisant le service dans chaque direction chaque jour entre les deux points déterminés, mais s'il y a plus d'un train par jour, l'administration ferroviaire a toute liberté de modifier l'horaire, de déduire le nombre des trains jusqu'à un seul pourvu qu'il satisfasse aux exigences de l'Article 315 de la Loi sur les chemins de fer; c'est-à-dire qu'ils doivent avoir un service permettant de répondre aux exigences du public voyageur. C'est ainsi que la loi est rédigée. Maintenant, si le train n'offre un service que trois fois par semaine, au moment où la décision touchant le train de voyageurs a été prise, ils ne peuvent pas réduire ces services à moins de trois fois par semaine sans une audience publique et sans une décision de la Commission. Et s'il s'agit d'un service une fois ou deux fois par semaine les mêmes mesures s'appliquent. Nous croyons n'être pas entièrement compétents pour administrer les chemins de fer et nous ne croyons pas non plus qu'il soit souhaitable que des bureaucrates gèrent les chemins de fer lorsqu'il faut prendre en considération le nombre de clients qu'il y a pour réaliser une bonne gestion et en ce qui a trait à la partie de la gestion d'un chemin de fer qui vise à déterminer la quantité d'équipement et la fréquence d'utilisation de cet équipement de manière à pouvoir fournir les services requis. C'est ainsi que la loi est rédigée présentement.

M. Rock: Monsieur Pickersgill, cela signifie que si le Canadien National a un service de voyageurs entre une grande variété de points, ils peuvent automatiquement sans audience publique les réduire à un seul service par jour? Est-ce exact?

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: S'ils offrent un service trois ou quatre fois par jour, ils peuvent le réduire à une fois par jour sans une audience publique?

M. Pickersgill: Oui, c'est bien cela.

M. Rock: Pensez-vous que cela soit juste? Voyez-vous, vous venez juste de dire que cela dépend également de l'équipement. S'ils font trois ou quatre voyages par jour, c'est qu'ils ont l'équipement nécessaire; il est donc inutile de dire qu'ils ont besoin d'équipement supplémentaire. Réduire l'équipement n'est pas une solution à envisager, puisqu'ils ont déjà cet équipement. Pensez-vous qu'il soit juste de laisser, au Canadien National ou au Canadien

[Texte]

many trains and limit it to one per day? They have this right now. Do you think that this is proper, to make a regulation in that fashion?

Mr. Pickersgill: Of course I think so; otherwise I would not have participated in the making of the order. I do not know any law—there may be a law in the provinces that says how many buses there are to travel between say, Montreal and Quebec, how many buses on the highways, but I think the bus company can determine that for itself. If you are going to expect the railways to provide good service and to provide it at the expense of the passengers and not at the expense of the taxpayers who never ride on the trains, I do not see how you can expect them to provide twice as much capacity as there is traffic. It just does not seem to me to be reasonable. If you are going to have management, surely that is what the management is for. I do not think that we are competent to manage a passenger service, but we have a duty to see that they do not reduce it to the point where they cannot take care of the traffic. If anybody complains about the traffic that is being offered on one of these services where they have reduced the frequency that is not being taken care of, we look into it at once and we have ordered them to put it back on.

For example, Canadian Pacific tried to reduce. they have three trains a day between Montreal and Quebec. They tried to reduce it to one and we ordered them to keep on the three because we looked at the traffic and the traffic was such that we thought that as long as that level of traffic was maintained, those three trains were necessary to carry the traffic.

Mr. Rock: You mean, then, Mr. Pickersgill...

The Chairman: Order, please. I think if this is going to carry on, we might as well adjourn, Mr. Rock, and you will be the first man tonight at 8 o'clock to speak to finish up your 2 minutes more.

This afternoon we will be sitting, but with a different department. We will be sitting this afternoon at 3.30 with the Minister of Transport and we will come back tonight at 8 o'clock with Mr. Pickersgill. We will adjourn until 3.30 this afternoon in this room.

AFTERNOON SITTING

• 1545

The Chairman: Gentlemen, I have received two letters. One is from the Montreal Port Council, and the other is a letter from the City Council of Montreal. Both of those parties will try to come up to our hearings next Tuesday, March 9.

We have here Mr. Bourguignon, who is asking to be heard or to attend, one or the other.

[Interpretation]

Pacifique, cette carte blanche? Est-il juste de leur laisser le droit de supprimer tant de trains et de se limiter à un train par jour? A l'heure actuelle, ils ont ce droit. Estimez-vous qu'il soit valable de faire de tels règlements?

M. Pickersgill: Bien entendu, je le pense. Sinon, je n'aurais pas participé à l'élaboration de cette décision. Il n'y a pas de loi, que je sache... Il y a peut-être une loi dans certaines provinces, qui précise combien d'autobus doivent faire le trajet entre, par exemple, Montréal et Québec, combien d'autobus doivent circuler sur l'auto-route; mais il me semble que la compagnie d'autobus est libre de déterminer cela elle-même. Si vous voulez que les chemins de fer offrent de bons services et le fassent aux frais des passagers et non pas aux frais des contribuables qui ne voyagent jamais par le train, je ne vois pas comment vous pouvez réclamer que les compagnies de chemins de fer aient deux fois plus de lignes en service qu'il n'y a de trafic. Cela est absolument irraisonnable. Si la direction existe, c'est sûrement à cela qu'elle doit servir. Je ne pense pas que nous ayons les compétences voulues pour diriger un service de passagers, mais nous avons le devoir de veiller à ce qu'on ne réduise pas le service de telle façon qu'il ne suffise plus aux besoins du trafic. Si par hasard nous recevons des plaintes au sujet des services offerts sur l'une des lignes où l'on vient de réduire la fréquence des voyages, nous intervenons immédiatement et nous ordonnons que le service soit rétabli.

Par exemple, le Canadien Pacifique a essayé de réduire son service. Ils avaient trois trains par jour entre Montréal et Québec. Ils ont essayé de réduire cela à un par jour; nous leur avons ordonné de maintenir les trois services, car nous avons examiné le trafic, et il s'est avéré que ce trafic était tel qu'ils nécessitaient le maintien des trois trains par jour.

M. Rock: Voulez-vous dire, alors, monsieur Pickersgill...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Si nous avons l'intention de continuer cette discussion, je pense que nous ferions tout aussi bien d'ajourner maintenant. Monsieur Rock, vous serez le premier à poser des questions ce soir, à notre séance de 8 heures, et ainsi vous pourrez utiliser les deux minutes de temps qui vous restent.

Nous siégerons cet après-midi, mais nous nous occupons d'un autre ministère. La séance de 3 heures 30 cet après-midi aura lieu avec le ministre des Transports; nous nous réunirons à nouveau ce soir, à 8 heures, avec M. Pickersgill. La séance est donc levée jusqu'à 3 heures 30 cet après-midi, dans cette même salle.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, j'ai reçu deux lettres. L'une est du Conseil du port de Montréal et l'autre du Conseil municipal de Montréal. Des représentants de ces deux organismes essaieront d'assister aux séances qui auront lieu mardi prochain, le 9 mars.

Il y a aussi M. Bourguignon qui nous demande de pouvoir ou bien prendre la parole ou d'avoir la permission d'assister à nos réunions.

[Text]

I do not know what the feeling of the Committee is but I think that would be a precedent to hear from other sources while we are studying the Estimates. I am in the hands of the Committee. I think we will have to telephone him, because if we send him a letter he will not receive the letter in time. But I wonder what I should tell those people. Could they attend our meeting on Tuesday next?

Mr. Skoberg: What is the date they want to attend, Mr. Chairman?

The Chairman: They want to attend next Tuesday regarding the port of Montreal.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I received a copy of that letter. The Montreal Port Council state in their letter that they wanted to attend the meeting as observers or appear as witnesses on the National Harbours Board Estimates. They do not have to ask our permission to attend as observers.

The Chairman: No.

Mr. Allmand: Anybody can come and attend as an observer. The decision as to whether we should hear them or not, I think, depends on some questions I was going to put to the Minister today.

I do not think it is a precedent to hear outside witnesses on Estimates. If I remember correctly, we have heard outside witnesses on Estimates before.

The Chairman: Where?

Mr. Allmand: I would like to reserve what I would recommend on the subject until I have asked questions to the Minister. I think I am on the list. I want to ask him some questions about port policy. What I would recommend on this issue depends on what the answers are.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I think this Committee has done just as well travelling around the country discussing transportation facilities on specific references from the House to examine various aspects of transportation. That is the appropriate occasion to call witnesses and to hear the public. If we depart from that and enter into a practice of turning the examination of the Estimates into an occasion for calling all sorts of outside witnesses, then I think we begin to lose control of our own Committee and our own ability to examine things in a sequential and logical way.

For instance, as a West Coast member, if the Port of Montreal people wanted to come and appear as witnesses, I might want to ask people in the City of Vancouver whether or not they would like to come. I am sure people on the Atlantic Coast would want to ask the same thing. We would open a great round of investigation and never get to the end of our Estimates.

I think you have done so well, Mr. Chairman, in handling investigations where witnesses did come, that per-

[Interpretation]

Je ne sais pas ce qu'en pense le Comité, mais je suis d'avis que ce serait établir un précédent que de recevoir des témoignages d'autres sources pendant que nous étudions le budget des dépenses. Je m'en remets au Comité. Je pense qu'il vaudrait mieux lui téléphoner, car si nous lui envoyons une lettre il ne la recevra pas à temps. Mais je me demande ce que je devrais dire à ces gens. Est-ce qu'ils pourraient assister à la réunion de mardi prochain?

M. Skoberg: A quelle date veulent-ils assister, monsieur le président?

Le président: Les représentants du port de Montréal voudraient assister à notre réunion mardi prochain.

M. Allmand: Monsieur le président, j'ai reçu une copie de cette lettre. Les représentants du Conseil du port de Montréal déclarent dans leur lettre qu'ils veulent assister à la réunion en tant qu'observateurs ou bien assister en tant que témoins durant la séance ayant trait au budget des dépenses du Conseil des ports nationaux. Ils n'ont pas besoin de demander notre permission pour assister en tant qu'observateurs.

Le président: Non.

M. Allmand: N'importe qui peut assister en tant qu'observateur. La décision à savoir si oui ou non nous devrions leur accorder la parole dépend, je pense, de certaines questions que j'allais poser aujourd'hui au ministre.

Je ne pense pas que le témoignage de représentants autres que les membres du Comité en ce qui a trait au budget des dépenses constitue un précédent. Si je ne m'abuse, nous avons déjà permis à des témoins autres que les membres du Comité d'assister aux réunions traitant du budget des dépenses.

Le président: Où?

M. Allmand: Je voudrais poser certaines questions au ministre avant de faire ma recommandation à ce sujet. Je crois que je suis inscrit sur la liste. Je veux lui poser certaines questions au sujet de la politique portuaire. Mes recommandations à ce sujet dépendront des réponses.

M. Deachman: Monsieur le président, je pense que ce qui a été le plus utile au Comité a été sa façon de discuter à travers le pays les problèmes ayant trait à la transportation, et tout particulièrement ceux qui lui furent renvoyés par la Chambre. C'est durant ces réunions-là qu'il convient d'inviter les témoins et d'obtenir l'opinion du public. Si nous nous départissons de cette règle et si nous invitons des témoins autres que les membres du Comité durant l'étude du budget des dépenses, je pense que notre autorité à l'égard de notre propre Comité nous échappera ainsi que notre pouvoir d'examiner les choses d'une façon logique.

Par exemple, en tant que député de la côte ouest, si les représentants du port de Montréal veulent assister à nos réunions en tant que témoins, je pourrais demander aux représentants de la cité de Vancouver s'ils voudraient en faire autant. Je suis certain d'ailleurs que les gens de la côte atlantique voudraient aussi y assister. Ceci mènerait à une enquête de grande envergure et nous n'en finirions jamais avec le budget des dépenses.

[Texte]

haps we could bear with the present practice and run things in that way to our own satisfaction.

The Chairman: You would have every right to. Is it agreed?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I want to reply to that. I think we should run things to our own satisfaction. We should be the ones to make the decision. Very often, in examining Estimates, many of us are not in a position to judge whether something that is proposed in the Estimates is good or not, and we would like to hear outside evidence. It may be that this is the case.

I can remember other cases in which this was done. I am not saying we should do it. I think we should wait and see.

• 1545

As far as I am concerned, I would like to see what the Minister says in answer to some questions tht I would ask. I do not rule out the possibility of calling witnesses when hearing Estimates for the House of Commons.

The Chairman: You would rather leave it stand until the end of this afternoon?

Mr. Allmand: That is fine with me, Mr. Chairman.

The Chairman: Agreed?

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Jamieson: I promised the Committee on Tuesday night that I would make available copies of a preliminary study on the effect of SST supersonic sound waves, et cetera. We have them here and I would be glad to table them now.

The Chairman: This is the continuation of the study of the estimate of the Minister of Transport.

Mr. Allmand, you have the floor.

Mr. Allmand: Mr. Minister, I wanted to ask you if your consultations regarding the new port policy were completed and, if so, is it your intention to make the changes you propose in port policy during this session?

Mr. Jamieson: I am sorry, I was speaking to the Chairman. I did not get the last part.

Mr. Allmand: You did not get what I said, then?

Mr. Jamieson: I gather you asked what the status was of our examination of port policy?

Mr. Allmand: Yes. What is the standing of the consultations and do you intend to proceed with the changes this session. Also, do you intend to put into effect the

[Interprétation]

Monsieur le président, puisque je trouve que vous avez bien mené les enquêtes auxquelles participaient des témoins, je suis d'avis que nous pourrions peut-être continuer à suivre ce même système de manière à nous satisfaire.

Le président: Vous en avez le droit. D'accord?

M. Allmand: Monsieur le président, j'aimerais répondre à cela. Je pense que nous devrions suivre un système qui puisse nous satisfaire. C'est nous qui devrions prendre la décision. Il arrive souvent, durant l'étude du budget des dépenses, que plusieurs d'entre nous ne sont pas dans une position de juger si un article quelconque proposé dans ce budget est bon ou non, et dans ce cas, nous voudrions avoir l'opinion de témoins autres que les membres du Comité. Il se peut que ce soit le cas.

Je me rappelle d'autres cas où cela s'est fait. Je ne dis pas que nous devrions le faire. Je suis d'avis que nous devrions nous réserver.

En ce qui me concerne, j'aimerais voir ce que dit le Ministre en réponse à quelques-unes des questions que je voudrais vous poser. Je n'exclus pas la possibilité de faire appel à des témoins lorsque nous étudierons le budget de la Chambre des communes.

Le président: Accepteriez-vous d'attendre jusqu'à la fin de cet après-midi?

M. Allmand: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Une voix: Oui.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Jamieson: Mardi soir, j'ai promis au Comité que je mettrai à sa disposition des exemplaires d'une étude préliminaire au sujet des ondes sonores supersoniques SST, et ce que cela concerne. Nous les avons apportées et je serais heureux de les présenter maintenant.

Le président: Nous poursuivons l'étude du budget du ministre des Transports.

Monsieur Allmand, vous avez la parole.

M. Allmand: Monsieur le Ministre, je voulais vous demander si vous avez terminé vos consultations au sujet d'une nouvelle politique portuaire, et si oui, si vous avez l'intention de faire les changements que vous proposez au cours de cette session.

M. Jamieson: Je suis désolé, j'étais en train de parler au président. Je n'ai pas entendu la dernière partie de votre question.

M. Allmand: Vous n'avez donc pas compris ce que je disais?

M. Jamieson: J'ai compris que vous demandiez où nous en étions dans l'examen de la politique portuaire.

M. Allmand: Oui. A quel point en sont les consultations et avez-vous l'intention d'effectuer des changements au cours de cette session? Avez-vous aussi l'intention de

[Text]

proposals that you have made by this Bill or can it be done without legislation?

Mr. Jamieson: The consultations with the various groups have been concluded. There are always additional representations but I think that it is safe to say that we have provided adequate time and we have had a most exhaustive series of meetings and discussions and assessments, and we are now prepared to proceed.

Basically, the objectives have not altered significantly from those that were set out in my original proposals and we have reached the conclusion that, in order to expedite matters—and perhaps the most pressing representation that was made to us was that we should move as quickly as possible...

We have looked at the National Harbours Board Act and reached the conclusion that there is adequate authority within the framework of the National Harbours Board Act for us to move without the need for additional legislation at this time. It may be that, at some future date, it would be useful to make additional changes in legislation but there does not appear to be any significant reason why we cannot move quite decisively in the area of providing additional autonomy at major ports through mechanisms and legislation and authority that already is available to us.

Mr. Allmand: Then, if there is no need for legislation, I presume that whichever policy you agree upon would be put into effect without further consultation; and I presume that, if legislation was necessary, the legislation would have been referred, after second reading, to the Committee and it may have been possible for representation.

Will your proposals be put into effect by means of order in council or regulation? They seemed to be quite pervasive, the ones you gave us last year. To give this greater autonomy to the different ports and allow them to appoint a wider number of people on the boards—the port boards or whatever they are going to be, will this all be done by regulation or order in council?

Mr. Jamieson: It will be a combination of various things. There is, for example, provision for the Minister to appoint Harbour Boards in the National Harbours Board Act, that is, to establish various authority. It may be that, in some instances, some of the ports may wish to take advantage of already existing legislation with regard to the establishment of harbour commissions.

It will not necessarily all be by means of a single technique but I will have the total package ready for consideration probably within a couple of weeks and, at that time, I would not have any objection, assuming approval of this by the government, to explaining it in detail to the Committee.

• 1550

I would be very much concerned about then having the whole matter subject to another round of enquiries by the Committee, or by any other group for that matter,

[Interpretation]

mettre en vigueur les propositions que vous avez faites dans le cadre de ce projet de loi, ou bien pouvez-vous le faire sans avoir recours à une législation?

M. Jamieson: Les consultations que nous avons eues avec les différents groupes sont terminées. Il y a toujours des consultations supplémentaires, mais je pense que l'on peut dire que nous y avons consacré suffisamment de temps et que nous avons à peu près épuisé le sujet au cours de nos réunions et de nos discussions, et que nous sommes maintenant prêts à passer à l'action.

Fondamentalement, les objectifs n'ont pas beaucoup changé par rapport à ceux que j'avais estimé dans mes premières propositions, et nous sommes arrivés à la conclusion que nous devrions aller vite, et on a insisté sur le fait que nous devons prendre des mesures aussi rapidement que possible.

Nous avons examiné la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il y a suffisamment d'autorités dans le cadre de cette loi pour que nous puissions prendre des mesures sans avoir recours à une législation supplémentaire, du moins pour le moment. Il est possible que, dans l'avenir, il devienne nécessaire d'apporter de nouveaux changements à la législation, mais il ne semble pas qu'il y ait de raisons suffisantes pour que nous ne puissions pas prendre des mesures décisives concernant l'attribution d'une plus grande autonomie aux ports les plus importants du pays, par l'intermédiaire des mécanismes et de la législation que nous avons à notre disposition.

M. Allmand: Alors, s'il n'est pas nécessaire de changer la législation, je suppose que, quelle que soit la politique que vous choisissiez, vous pourriez la mettre en vigueur sans avoir recours à de nouvelles consultations; et je suppose que, si la législation est nécessaire, elle devrait être déferée, après seconde lecture, au Comité, où elle serait susceptible d'être modifiée.

Vos propositions seront-elles mises en vigueur par la loi de décret ministériel ou par des règlements? Les propositions que vous nous avez faites l'année dernière semblaient bien subtiles. Pour donner une plus grande autonomie aux différents ports et pour leur permettre de nommer un plus grand nombre de gens dans les commissions, quel que soit le nom qu'on leur donnera, agirez-vous au moyen de règlements ou de décrets ministériels?

M. Jamieson: Ce sera une combinaison de différents procédés. Il y a par exemple, dans la loi sur le Conseil des ports nationaux, une disposition qui prévoit que le Ministère désignera les commissions portuaires, c'est-à-dire qu'il aura pouvoir d'établir diverses autorités. Il est possible que dans certains cas, quelques-uns des ports désirent tirer avantage de la législation actuelle, en ce qui concerne l'établissement des commissions portuaires.

Cela ne se fera pas nécessairement au moyen d'un seul procédé, et, lorsque tout aura été préparé, dans quelques semaines, je serai tout à fait d'accord pour venir expliquer cela en détail au comité, si le gouvernement m'en donne l'autorisation. Je ne suis pas en faveur que le Comité fasse d'autres enquêtes sur ce sujet ou que d'autres groupes en fassent parce que cela retarderait la mise en application de cette politique pour une grande période de temps et cela aurait pour résultat de mécontenter la

[Texte]

because I think it would effectively stymie the implementation of the policy for a considerable period of time and the result of that, of course, would be that there would be still greater disenchantment or unhappiness on the part of the major ports because of the fact that we had not moved more quickly.

Mr. Allmand: I can appreciate that, Mr. Minister. On the other hand, I think you realize that these are important changes and if they are implemented they will be implemented without parliamentary approval. While I may not suggest that we have public hearings, I certainly think it would be important for you to submit your proposals to this Committee and to have you and your officials appear as witnesses to explain it and answer questions on it. It seems to me that it is quite an extraordinary step to introduce such important changes in our harbours administration in Canada without parliamentary approval of some kind.

Mr. Jamieson: I do not agree at all that it is extraordinary step, Mr. Allmand. I have made myself available to this Committee and to every conceivable kind of organization in the country in order to outline our proposals. I am completely satisfied that anything we will bring up or anything that we will introduce will be entirely and totally within the competence of the Minister and will be done according to a piece of legislation that is already in effect.

If it is a question of the Committee's being interested in hearing how this being done, I have no objection to doing that, but if there is any suggestion in what you have said that there is an impropriety in what is being proposed in some way, I can assure you that that simply is not the case.

Mr. Allmand: I did not want to suggest that. I know you consulted quite widely with the public but I do not think that we have had any extensive—or even minor—discussion of this policy in this Committee. I do not think we have had any discussions whatsoever. I know you distributed your proposals to us, but that is as far as it has gone. There has been no discussion in Parliament or in this Committee on the proposals. If I am wrong in this I am ready to be corrected. Unless there is some great change in the proposals, I had always presumed there would be legislation based on those proposals, and that is why I personally did not press for any particular hearings or discussions with you or your officials on them in this Committee because I thought we would be getting them when there was legislation.

Mr. Jamieson: You might recall that at the time the statements were made publicly—and I am not altogether certain whether it was in the documentation that was made public—I indicated that I was satisfied that it was possible for us to implement a great many of the recommendations without legislation. I said that in the event—in the interests of putting them into effect—we could move through that route initially, that that was what I proposed to do. That statement was made at the time of the discussions in Montreal and Vancouver and more recently in ports such as Saint John and various others.

I simply wish to say that if it is a question of the Committee's wanting referral of this item to deal with it

[Interprétation]

majorité des ports parce que nous n'avons pas agi assez rapidement.

M. Allmand: Je comprends, monsieur le Ministre. D'autre part, vous vous rendez compte que ce sont là d'importants changements et s'ils sont mis en vigueur, ils le seront sans l'autorisation du Parlement. Bien que je ne propose pas qu'on ait des audiences publiques, je crois qu'il serait important que vous présentiez vos propositions au Comité et que vos fonctionnaires et vous-mêmes comparaissent pour nous les expliquer et répondre à nos questions. Il me semble que ce serait assez extraordinaire que d'effectuer d'aussi importants changements dans l'administration de nos ports sans quelque autorisation du Parlement.

M. Jamieson: Ce ne serait pas extraordinaire du tout, monsieur Allmand. Je suis à la disposition du Comité ou de tout autre organisme au Canada pour exposer nos propositions. Je suis convaincu que quoique nous fassions, cela relèvera entièrement de la compétence du Ministre et sera fait en vertu d'une loi qui est déjà en vigueur.

Si le Comité veut savoir comment la chose se fera, je n'ai pas d'objection, mais si vous insinuez que notre proposition n'est pas convenable, je peux vous assurer que ce n'est pas le cas.

M. Allmand: Ce n'est pas ce que j'ai voulu insinuer. Je sais que vous avez consulté la population, mais je suis d'avis que nous n'avons pas assez discuté de cette politique au Comité. Je ne crois pas que nous en ayons discuté du tout. Je sais que vous avez distribué vos propositions aux membres du Comité, mais c'est à peu près tout. Ces propositions n'ont pas été discutées à la Chambre ni au Comité. Rectifiez-moi si je me trompe. A moins qu'il n'y ait de grands changements dans les propositions, j'ai toujours pensé qu'il y aurait une loi fondée sur ces propositions et c'est pourquoi je n'ai jamais insisté pour des audiences ou des discussions, soit avec vous, soit avec vos fonctionnaires parce que je croyais que nous le ferions lorsqu'il y aurait une loi.

M. Jamieson: Si vous vous souvenez bien lorsque la déclaration a été rendue publique j'ai indiqué que j'étais convaincu qu'il serait possible de mettre un grand nombre de recommandations en application sans qu'il y ait une loi. J'ai dit que nous pouvions commencer par cela. J'ai fait ces déclarations lors des discussions à Montréal et à Vancouver et dernièrement dans le port de St-Jean et ailleurs.

Si le Comité veut discuter de cette question lors des délibérations sur les prévisions du Conseil des ports nationaux en ma présence je n'ai pas d'objection, mais pour le moment, il nous faudra encore quelques semaines avant que les propositions soient complétées.

[Text]

under the National Harbours Boards Estimates with myself present to explain it, and if it is complete at that point, I certainly have no objection to doing so, but as of now we are still a couple of weeks away from putting all of the details into place in the proposal.

• 1255

I have thoroughly taken into account all of the recommendations and proposals that have been put to me, so it will be a fortnight or so before I am ready to seek government approval for this particular policy, that is, Cabinet approval. But if the Committee wants to examine it, that is perfectly satisfactory to me.

Mr. Allmand: It is possible that I and other members of the Committee may approve 100 per cent. Perhaps what we should do—it is very difficult to question the officials of the National Harbours Board on this who are coming before us next Tuesday, because this will be changes starting with the government, and if I know them, if we just have officials of the Harbours Board before us and we ask them about changes in the structure, they will. . .

Mr. Jamieson: I did not suggest that this would be you. I do not know whether I made myself clear or not. I said that if you wished at the time the National Harbours Board estimates are before you—if by that time the proposals have been refined to the point where I can seek Cabinet approval of them, that I will appear with the officials of the National Harbours Board. That is one alternative.

The second one is that if that is not so, then we can have a special hearing of this Committee subsequently, and I can make a referral of this statement to the Committee and let them examine that.

I do not know at this moment what the technique will be in terms of timing, because I am not sure at what point I can finish all of these stages. If it is an assurance that you want, that it will be fully explained to the Committee, then that I give you with a heart and a half.

Mr. Allmand: Very good. I will now leave that point.

Mr. Jamieson: Good.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I would like to say that I would not want to rule out the request to ask for witnesses. The Minister does not think there should be witnesses, but I would not want to rule it out. I may not want to do it either, but I want to make it clear that I leave that option open.

I have a few questions I would like to put to the Minister on other matters, and they will be put through very quickly and perhaps answered quickly.

Mr. Minister, did you have anything to do with the proposals for shipbuilding subsidies that were put forward by the government recently, or is that completely under the Minister of Industry, Trade and Commerce?

Mr. Jamieson: From a funding point of view and an administrative point of view, it is entirely within the Department of Industry, Trade and Commerce. From the standpoint of the policy implications of it, I am of course

[Interpretation]

J'ai recueilli toutes les recommandations et toutes les propositions qu'on m'a fournies, si bien que je ne pourrais pas consulter le gouvernement, à ce sujet, avant une quinzaine, essayer d'obtenir l'accord du Cabinet. Mais si le comité veut l'étudier, je ne m'y oppose absolument pas.

M. Allmand: Il est possible que certains membres du comité, y compris moi-même, soient d'accord à 100 p. 100. Ce que nous devrions peut-être faire—il n'est pas facile de poser des questions aux fonctionnaires du Conseil des ports nationaux à ce sujet et qui seront présents mardi prochain, car cela entraînera des changements au niveau gouvernemental, et si je les connais bien, si nous n'avons devant nous que des fonctionnaires des Ports nationaux et que nous les questionnons à propos des changements de structures, ils. . .

M. Jamieson: Je n'ai pas dit que cela serait vous. Je ne sais si je me suis bien fait comprendre. J'ai dit que si vous le souhaitez, à partir du moment où vous aurez le budget du Conseil des ports nationaux entre les mains, dans la mesure où le texte des propositions sera présentable au Cabinet pour approbation, je comparaitrai avec les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux. Ceci est une solution. L'autre, dans le cas d'une impossibilité, c'est que ce comité se réunisse en une séance spéciale peu après, et que je lui fasse part du projet et qu'il l'examine.

Je ne peux encore dire, à ce stade, quelle sera la technique employée, car je ne sais quand j'aurai fini de boucler la boucle. S'il s'agit de l'assurance qu'on vous communiquera tous les détails, cela je peux vous le promettre deux fois plutôt qu'une.

M. Allmand: Très bien. Cette question est réglée.

M. Jamieson: Bien.

M. Allmand: Monsieur le président, j'aimerais dire que je ne voudrais pas qu'on élimine le droit de demander la présence de témoins. Le ministre pense qu'il ne devrait pas y avoir de témoin, mais je ne veux pas qu'on l'impose. Que je sois d'accord ou non, c'est au comité d'en décider.

J'aimerais poser quelques questions au ministre relatives à d'autres sujets. Elles devraient être ainsi que les réponses assez brèves.

Monsieur le ministre, avez-vous été pour quelque chose dans les propositions de subvention à la construction des navires avancées par le gouvernement, ou bien le promoteur n'en est-il que le ministre de l'Industrie et du Commerce?

M. Jamieson: Du point de vue financier et administratif, cela relève entièrement du ministère de l'Industrie et du Commerce. Si l'on considère l'orientation politique que cela entraîne, bien entendu on m'a consulté, car certains

[Texte]

consulted, because there are aspects of it that do effect the Ministry of Transport.

Mr. Allmand: I see. I was going to ask, if this is not within your jurisdiction, if you would let me know. Have any of those subsidies gone forward at this stage, and is there any shipbuilding now taking place, or about to take place, under that new program?

Mr. Jamieson: I think that that question should properly be directed to the Minister of Industry, Trade and Commerce, because I am not completely up to date on the facts of the case. I know there have been many encouraging developments, but whether they have actually firmed up to the point where there are orders, I cannot say.

Mr. Allmand: We have dealt with several problems relating to roads during the last couple of years. I wanted to ask you if there has been progress, or if there has been a report on these.

The first one deals with a recommendation we had in a report regarding assistance for a road to Baie-Comeau, Quebec, to Newfoundland and Labrador, and recently I see that the Premier of Newfoundland has proposed that such a road go ahead.

Have you been approached on this, and is there any way that assistance from the federal government might be given to such a project? I think this is a project to continue a road which runs from Baie-Comeau to Gander and Quebec, and up into Labrador City and on through Churchill to Goose Bay. Has there been any approach to you for assistance on this, and what is our position?

Mr. Jamieson: I do not recall that there has been a—what I might describe as a formal request from the premiers of the provinces of Newfoundland and Quebec, to have the federal government participate—that is, a formal submission.

There have certainly been exhaustive discussions on the question. I think that the best way I can answer your question is to say that the reorganized Department of Transport, we have the responsibility for what might be described as general planning for the federal participation in road construction in Canada.

We are looking at a number of possibilities that the federal government might undertake in co-operation with the provinces. We have had several proposals put to us, some by members of this Committee and others. For example, there is the so-called twinning of the Trans-Canada Highway.

• 1600

There has been a suggestion, in a sense, of an expansion of the "Roads to Resources" type of program, which would see a lot of north-south arteries built to connect with the existing Trans-Canada and other road systems in southern Canada, and all of these are now being examined by us with a view to bringing forward some sort of rational plan for the involvement of the federal government in road building.

In the interim, of course, the Department of Regional Economic Expansion has been very heavily involved in various parts of the country in road construction. In the December budget certain sums were earmarked, particularly within the Province of Quebec, for road construc-

[Interprétation]

aspects concernant le ministère des Transports.

M. Allmand: Je vois. Je voulais vous demander, si cela ne relève pas de votre juridiction, si vous voudriez bien me renseigner. A ce stade-là, où en sont ces subventions, des constructions sont-elles effectuées, ou sur le point d'être effectuées, en vertu de ce nouveau programme?

M. Jamieson: Je pense que cette question devrait être posée plutôt directement au ministre de l'Industrie et du Commerce, car mes renseignements en la matière ne sont pas complets. Je sais qu'on a encouragé ce nouveau programme, mais quant à savoir si ces encouragements sont devenus des ordres, je ne puis dire.

M. Allmand: Nous nous sommes occupés de plusieurs problèmes relatifs aux réseaux routiers durant les deux dernières années. J'aimerais savoir si on a avancé ou si du moins on a fait un rapport à ce sujet.

Une de ces questions concernait une recommandation relative à une aide à la construction d'une route allant de Baie-Comeau au Québec, jusqu'à Terre-Neuve et au Labrador, et dernièrement j'ai vu que le Premier ministre de Terre-Neuve appuyait ce projet.

Vous en a-t-on parlé, et y a-t-il un moyen pour qu'une aide fédérale soit accordée à un tel projet? Je pense qu'il s'agit d'un projet visant à prolonger la route Baie-Comeau, Gander et Québec jusqu'à Labrador Cité et Goose Bay en passant par Churchill. A-t-on fait appel à votre aide, et quelle est votre position?

M. Jamieson: Je ne me souviens pas qu'il y ait eu—ce que je pourrais appeler une requête officielle de la part des ministres des provinces de Terre-Neuve et de Québec quant à avoir une participation du gouvernement fédéral—une demande officielle.

On a certainement longuement débattu ce problème. La meilleure manière de vous répondre est de dire que dans le cadre de la réorganisation du ministère des Transports, nous avons la charge de la planification générale de la participation fédérale à la construction routière au Canada.

Nous étudions un certain nombre de choses que le gouvernement fédéral pourrait entreprendre en coopération avec les provinces. On nous a présenté plusieurs propositions, soumises par les membres de ce comité et par d'autres comités. Par exemple, il y a le soi-disant dédoublement de 1, autoroute trans-Canada.

On a suggéré d'accroître les routes vers un type de programme adapté aux ressources, selon lequel des artères nord-sud seraient construites pour relier le système actuel transcanadien et d'autres systèmes routiers dans le sud du Canada, c'est ce que nous examinons à présent avec l'intention de mettre au point un programme rationnel pour obtenir la participation gouvernementale dans la construction des routes.

Entre-temps, bien sûr, le ministère du Développement régional et de l'Expansion économique s'est trouvé mêlé très sérieusement dans plusieurs parties du pays à la construction de routes. Dans le budget de décembre certains crédits furent alloués, particulièrement à l'intérieur

[Text]

tion. So, the particular project to which you refer would be and is being considered in that general context.

As you know, roads are basically a provincial responsibility. One of the problems we have is the question of whether or not it is possible for the federal government to, in a sense, determine priorities for the provinces in terms of road construction. Certainly it cannot be done unless there is a consultation and an agreement of the type which lay behind the construction of the Trans-Canada Highway. Really what I am saying is that we are now looking for what the on-going federal role ought to be in highway construction, if any, now that the Trans-Canada Highway project is just about completed.

Mr. Allmand: The two other roads I had in mind are the connecting road with the Alaska Highway and the Maine corridor road. I see that the American government made proposals about paving the Alaska Highway and I think they even offered to pay for a certain part of the road in Canada. Is this part of your study and what has happened to the Maine corridor road? I see that the American government made proposals about paving the Alaska Highway and I think they even offered to pay for a certain part of the road in Canada. Is this part of your study and what has happened to the Main corridor road? I think the original proposal was turned down by the State of Maine, but a new proposal has now been brought forward to link part of Maine with New York State and build a feeder road into the Province of Quebec. Do you have anything to report on both of those?

Mr. Jamieson: Yes, I met with the promotional group in the United States that was and still is advocating a type of highway that would link the New England States with New York. I had to tell them, of course, quite properly, that this was a matter for the United States government and for the people of the United States to decide; that we could not in any way indicate either support or lack of it for the proposal. It would just be as ridiculous for us to be doing that as for, let us say, the Americans to be commenting on a road system entirely within Canada. However, we have taken note of the possibilities that that road, a spurline into Canada, would create. On a recent visit to Washington I enquired about the likelihood of this project going ahead, or where it stood, and I was simply advised that the Department of Transportation there is looking at it along with a great many other proposals from all parts of the country and that no decision has been made on it so far.

Mr. Allmand: In connection with the link-up, Mr. Minister, between the Alaska Highway and the Maine corridor, whereas the Alaska highway was an attempt to link one part of the United States with another part of the United States, this might be an attempt to link-up one part of Canada with another part of Canada through the United States. There is an equivalent of principles involved on both sides. You did not mention the Alaska highway proposal.

Mr. Jamieson: To be honest with you, you did not give me a chance with respect to the Alaska highway, in a

[Interpretation]

de la province de Québec, à la construction de routes. Ainsi, le projet particulier auquel vous faites allusion serait et se trouve maintenant examiné dans le contexte général.

Comme vous savez, les routes demeurent une responsabilité fondamentalement provinciale. L'un des problèmes que nous avons est la question de savoir s'il est possible ou non que le gouvernement fédéral, dans un sens, détermine les priorités pour les provinces en matière de construction routière. Assurément, on ne peut pas le faire à moins qu'il y ait une consultation et un accord du genre de celui qui se trouve à la base de la construction de la Voie Transcanadienne. En réalité ce que je suggère c'est que nous sommes en train d'examiner quel rôle le gouvernement fédéral doit avoir dans la construction de voies routières, s'il en a un, maintenant que le projet de voies routières Transcanadiennes est à peu près terminé.

M. Allmand: Les deux autres routes auxquelles je pensais sont la route de l'Alaska et la voie routière à travers le Maine. Je m'aperçois que le gouvernement américain s'est offert de recouvrir la route de l'Alaska et je pense qu'il a même proposé de payer une certaine partie de la route au Canada. Est-ce que cela fait partie de votre étude et qu'est-il advenu de la route traversant l'État du Maine? L'État du Maine a rejeté la première proposition, mais une nouvelle proposition a été présentée afin de relier cette partie du Maine avec l'État de New York et de construire une voie secondaire à travers la province de Québec. Avez-vous des commentaires à faire sur ces deux sujets?

M. Jamieson: Oui. J'ai rencontré le groupe promoteur aux États-Unis et il était en faveur d'une voie routière qui relierait l'État de Nouvelle-Angleterre à New York. Je devais leur dire, bien sûr, tout à fait à propos, que ceci concernait le gouvernement américain et les Américains, c'était à eux de décider; qu'en aucune façon nous ne pouvions nous prononcer pour ou contre la proposition. Que nous fassions des commentaires à ce sujet serait tout aussi ridicule que si les Américains faisaient des observations à propos d'une route concernant le Canada uniquement. Cependant, nous avons pris note des possibilités que cette route, un embranchement à travers le Canada, créerait. Lors d'une récente visite à Washington j'ai posé des questions à propos de ce projet, demandant où il en était, et on m'a simplement répondu que le Ministère des Transports l'examinait avec d'autres propositions émanant de plusieurs endroits dans le pays et qu'aucune décision n'avait été prise jusqu'à présent.

M. Allmand: Monsieur le Ministre, à propos de la liaison entre la route de l'Alaska et la voie à travers le Maine, tandis que la route de l'Alaska cherchait à relier une partie des États-Unis avec une autre partie des États-Unis, on pourrait essayer de relier une partie du Canada avec une autre partie du Canada à travers le territoire des États-Unis. Des deux côtés les principes sont les mêmes. Vous n'avez pas parlé de la proposition concernant la route de l'Alaska.

M. Jamieson: Pour être franc avec vous, vous ne m'en avez pas laissé l'occasion. A propos de la route de l'A-

[Texte]

way your reference to the link-up is purely and simply a propaganda one conceived by the promoters of the New England highway to New York State. They have been saying that perhaps there might be some kind of a saw-off between Canada and the United States where, in return for some work being done on the so-called Maine highway to New York, that we might then agree to do something on the Canadian portion of the Alaska Highway, but in no way has this ever been raised at any official level at all, it is merely a technique, if you like, that the promoters of the Maine highway have put forward. To my knowledge it does not constitute government policy on the other side of the border, and I can say emphatically that it does not on this side.

In so far as the Alaska Highway is concerned, once again all that has been authorized by the United States is the proceeding with a study of what ought to be done about the Alaska Highway in co-operation with the Canadian government. Again, so far as I am aware, there has been no formal proposal by the United States government to pave any part of this highway in Canada, but the Canadian and United States authorities are now discussing what the future of that highway might be.

• 1605

A fairly substantial section of the existing road would probably have to be abandoned in favour of a more suitable route if that is, there was to be a commitment by Canada and the United States to proceed with any form of additional development. However, I think it will be the end of the current year probably before the exploratory talks, if you like, and negotiations are likely to show any fruit.

Mr. Allmand: Could I go at the bottom of the list, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Could I follow up the highways' question and ask the Minister if the study for an on-going highways' policy would be set up within Transport or whether it would remain within Regional Economic Expansion?

Mr. Jamieson: I do not visualize, Mr. McCleave, that the Department of Transport would ever be in the construction side of things. What is envisaged and, in fact, is more or less in place is that we have, if you like, the lead role in terms of federal highway planning. This applies even now to some extent with regard to the DREE proposals. DREE puts these forward or gets representations from the province and there is consultation with us as to the advisability of various plans and so on.

Mr. McCleave: Which part of your Department would be doing this, Mr. Minister? Would this be an economic division of the Department of Transport?

Mr. Jamieson: No, it reposes in the first instance in the surface administration of the Department, but the earlier references that I made to a developing concept for a federal role for the future and so on, is also part of the

[Interprétation]

Alaska, votre allusion au raccordement est purement et simplement un projet conçu par les promoteurs de la route Nouvelle-Angleterre vers New York. Ils ont dit que peut-être il pourrait y avoir en quelque sorte une scission entre le Canada et les États-Unis ou, un échange de travail effectué sur la soi-disant voie vers New York, nous pourrions alors nous mettre d'accord pour faire quelque chose dans cette partie canadienne de la route de l'Alaska, mais en aucune façon ceci n'a été jusqu'au stade officiel, il s'agit simplement d'une technique, si vous préférez, que les promoteurs de la voie par le Maine ont émise. A ma connaissance ni de ce côté-ci de la frontière ni de l'autre les gouvernements n'en ont retenu que le principe.

En ce qui concerne la route de l'Alaska, les États-Unis ont simplement permis qu'on procède à une étude de ce qui devrait être fait en coopération avec le gouvernement canadien. De nouveau, et pour autant que je le sache, le gouvernement des États-Unis n'a pas fait de propositions officielles pour recourir quelque partie que ce soit de cette route au Canada, mais les autorités canadiennes et américaines sont en train d'examiner ce que doit devenir cette route dans l'avenir.

Un tronçon assez important de la route en existence devra probablement être abandonné en faveur d'une route plus appropriée, si c'est le cas, le Canada et les États-Unis devraient prendre l'engagement de poursuivre toute forme de développement supplémentaire. Toutefois, à mon avis, il faut attendre la fin de cette année avant que les discussions et les négociations à ce sujet donnent un résultat quelconque.

M. Allmand: Puis-je étudier le bas de la liste, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Puis-je poursuivre la question du réseau routier et demander au ministre si l'étude d'une politique d'expansion du réseau entier sera établie au sein du ministère des Transports ou si elle continuera à relever du ministère de l'Expansion économique régionale?

M. Jamieson: Je ne pense pas, monsieur McCleave, que le ministère des Transports aura jamais l'occasion de s'occuper de la construction des routes. Ce qui est envisagé et en fait, qui a plus ou moins lieu est que nous jouerons le premier rôle en termes de planification routière au niveau fédéral. Ceci s'applique même actuellement dans une certaine mesure en ce qui concerne les propositions du ministère de l'Expansion économique régionale. Le ministère de l'Expansion économique régionale soumet ses propositions ou reçoit les projets que soumettent les provinces et il les consulte au sujet de la pertinence de divers projets et de choses de ce genre.

M. McCleave: Quel service de votre ministère fait cela, monsieur le ministre? Serait-ce la Division économique du ministère des Transports?

M. Jamieson: Non, en premier lieu cela relève du Service des transports de surface du ministère, mais les allusions que j'ai faites précédemment à une conception grandissante au sujet du rôle du gouvernement fédéral à

[Text]

new Transportation Development Agency. In other words, this is, if you like, a sort of planning conceptual type of function.

Mr. McCleave: Could I recall to the Minister the report of the Transport Committee a number of years back, with regard particularly to Atlantic transportation, which is dear to a number of hearts here. I am sure it is written on his. Can I turn next to a mundane matter. What is happening to the loading passage way for the Halifax International Airport?

Mr. Jamieson: I would have to ask one of the officials at what level it is at the moment. We are planning, as I mentioned the other night, expansion at various airports across the country for loading ramps and this is phased to be completed at each airport as the wide bodied aircraft come into use at those airports so perhaps I can get the information for you.

Perhaps if you had some other questions, Mr. McCleave, we could go on to those and in the meantime my officials will try to get that information for you.

Mr. McCleave: Then, may I turn to something that was pursued by Mr. Allmand earlier, with regard to the National Harbours Board reorganization. I had asked this question of the Minister in the House whether labour would be represented on these regional or port or local boards and commissions, and perhaps now that we have a period where we can ask somewhat longer questions, could I ask whether these appointments would be made by the federal government or would the federal government be asking local organizations to put up their nominees.

Mr. Jamieson: This is a very basic question and I would like to approach it in this fashion. I certainly want to have full representation from all groups, including labour, on the local port boards. What is open to question and, in fact, I would welcome the comments of members on this issue, is whether they should be on that board as a sort of vested interest, designed only in a sense to speak for a particular constituency, or whether they should be appointed—I do not know what the legal term is, you might help me out—at large, but with the appointments nevertheless designed to be representative of all of the interests. My personal preference is for the latter arrangement.

• 1610

It seems to me that you would have a confrontation situation pretty steadily if a man felt he could only speak for the longshoreman or for the shippers or for the ship community or whatever the case might be. In other words, we would take experienced men with a wide range of interests being represented but that it would be made clear that they were not just there to take the labour viewpoint or the shipping viewpoint.

[Interpretation]

l'avenir, s'appliquent également au nouveau Centre de développement des transports. En d'autres termes, il s'agit si vous le voulez d'une conception de la fonction de planification.

M. McCleave: Puis-je rappeler au ministre le rapport du Comité des transports soumis il y a quelques années en ce qui concerne particulièrement les transports dans la région de l'Atlantique et qui est chère à beaucoup de ceux qui se trouvent ici. Je suis sûr que cela figure à son rapport. Puis-je passer à une question mondaine. Que se passe-t-il dans le cas de l'ère des chargements de l'aéroport international d'Halifax?

M. Jamieson: Je devrai demander à l'un des fonctionnaires à quel point se trouve sa situation présentement. Nous projetons, comme je l'ai mentionné l'autre soir, d'entreprendre aux divers aéroports du Canada l'expansion des ères de chargements, et ceci doit être accompli graduellement à chaque aéroport à mesure que les gros appareils entrent en service à ces aéroports, aussi peut-être puis-je vous obtenir ces renseignements.

Peut-être que si vous avez d'autres questions à poser, monsieur McCleave, vous pourriez le faire et entre-temps les fonctionnaires de mon ministère essaieront de vous obtenir ces renseignements.

M. McCleave: Puis-je donc revenir à un sujet qu'a traité M. Allmand précédemment, et qui a trait à la réorganisation du Conseil des ports nationaux. A la Chambre des communes j'avais demandé au ministre si les syndicats seraient représentés au sein de ces conseils ou de ces commissions régionales, locales ou des ports, et puisque présentement nous avons le droit de poser de plus longues questions, puis-je demander si ces nominations seront faites par le gouvernement fédéral ou le gouvernement fédéral demandera-t-il aux organisations locales de présenter ceux qu'elles ont choisis.

M. Jamieson: C'est une question assez fondamentale, et je voudrais l'aborder de cette façon: Je tiens certainement à ce que tous les groupes soient représentés aux conseils locaux des ports, y compris les syndicats. Ce qui est à discuter, en fait, j'encourage les membres du Comité à faire des remarques à ce sujet, c'est de savoir si ces représentants des divers groupes devraient siéger à ce conseil en tant que représentants de certains intérêts, ayant pour fonction en un certain sens de parler au nom d'une circonscription particulière, ou devraient-ils faire l'objet d'une nomination. Je ne connais pas le terme juridique employé, vous pouvez probablement m'aider, mais néanmoins même dans le cas de nomination, ils auraient pour fonction de représenter tous les intérêts en cause. Personnellement je préfère le dernier arrangement.

Il me semble que vous auriez une situation de confrontation assez solidement établie, si les gens sentent qu'ils peuvent parler seulement pour les débardeurs ou pour les marins ou pour la collectivité de la marine, ou de tout ce qui peut se présenter. En d'autres termes, nous prendrons des hommes d'expérience qui s'intéressent largement à toutes sortes de questions, mais, on leur ferait savoir clairement qu'ils ne sont pas là seulement pour épouser le point de vue des travailleurs ou des marins.

[Texte]

Mr. McCleave: I think the Minister presents an interesting challenge and I think I would want to think about that one a fair amount too. May I make this point to the Minister, that labour, for example, being represented on the Halifax Board would better feel it could make its point that all is not exactly cream and strawberries when you have containerization, because the labour content of the work is dropped; they would be able to sit down perhaps with the management representative and with other people to talk over that problem but not do it from the standpoint of negotiating the labour contracts. So there is that advantage too.

Mr. Jamieson: You have expressed it better than I did, because if the board is simply one in which you are really just establishing another forum for negotiation, as you say, or for confrontation then I fear that it would not be very effective. That is basically the approach that I propose to take.

May I just try to answer you on your earlier question?

Mr. McCleave: Yes, please.

Mr. Jamieson: Because of the Air Canada delays with regard to the wide-bodied aircraft and so on a good deal of the program with regard to the loading docks has had to be deferred. In the current year, although we do not anticipate that we will be obliged or have to put in the wide-bodied loading dock in Halifax there are these items: to rebuild taxiway, \$315,000; modification to inspection services and inbound baggage area, \$265,000; and to recap the entrance road and boulevard lanes and so on, about \$54,000; so that approximately something over \$.5 million will be spent this year.

Mr. McCleave: This is my final question. Perhaps this was dealt with the other day when unfortunately I was not here. It concerns the merchant marine policy.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. McCleave: If that was asked I will take the record.

Mr. Jamieson: I covered it fairly extensively.

Mr. McCleave: Fine, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Minister, I noticed in the paper that possibly you were having a meeting today with the officials of the Air Industries Association of Canada in regard to the STOL aircraft. Could you report anything to the Committee in regard to this meeting?

Mr. Jamieson: I can only report that the group will have to play second fiddle to the Committee. The meeting has been deferred to a week from today because I had to be here this afternoon.

[Interprétation]

M. McCleave: Je pense que les objectifs présentés par monsieur le Ministre sont intéressants, et je pense que je voudrais y penser parce que cela doit représenter une jolie somme aussi. Puis-je aussi ajouter monsieur le Ministre que les ouvriers, par exemple, siégeant au Conseil d'Halifax préféreraient avoir l'impression, si je puis m'exprimer ainsi, que tout n'est pas rose, et que ce n'est pas tous les jours dimanche quand nous avons affaires à la containerisation, parce que le volume de travail alors décroît. Ils voudraient pouvoir s'asseoir, peut-être, avec les représentants de la direction et avec toutes les autres personnes pour parler de ce problème, mais, ne pas le faire du point de vue de la négociation de contrats de travail. Il y a aussi cet avantage-là.

M. Jamieson: Vous l'avez exprimé bien mieux que moi, parce que si le Conseil est simplement un organisme où vous n'établissez en fait qu'un autre forum de négociations, comme vous l'avez dit, ou pour la confrontation alors, je crains, qu'il ne soit pas très efficace. C'est essentiellement cette approche que je vous propose.

Puis-je simplement essayer de répondre à votre question précédente?

M. McCleave: Oui, s'il vous plaît.

M. Jamieson: A cause des retards d'Air Canada en ce qui concerne les très gros appareils, etc., donc une grande partie de son programme de quais de chargement a été différé. Cependant, au cours de cette année, nous ne prévoyons par devoir être obligés d'installer le quai de chargement des gros appareils à Halifax, et il y a aussi ceci à faire: reconstruire la voie des taxis: \$315,000, la modification des services d'inspection et de la zone de vérification des bagages de la douane: \$265,000, et de refaire la voie d'accès et les voies du boulevard, etc, ce qui se monte à peu près \$54,000. Donc approximativement nous dépenserons cette année quelque 5 millions de dollars.

M. McCleave: Une dernière question. Peut-être a-t-on traité de cela un autre jour, mais, malheureusement, je n'étais pas présent. Cela concerne le programme de la marine marchande.

M. Jamieson: Oui.

M. McCleave: Si on me l'avait demandé, j'aurais apporté les dossiers.

M. Jamieson: Pourtant, j'en ai traité assez largement.

M. McCleave: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur le Ministre, j'ai remarqué dans les journaux que vous avez probablement eu une réunion aujourd'hui avec les officiels de l'Association du Canada des industries de l'air en ce qui concerne l'appareil STOL. Pourriez-vous dire quelque chose au Comité à ce sujet?

M. Jamieson: Je puis simplement dire que le groupe devra jouer un rôle de second plan auprès du Comité. La réunion a été différée d'une semaine parce que je ne serais pas là cet après-midi.

[Text]

Mr. Skoberg: One of the special committees on environment that is set up in the House now was discussing the clean-up of the Irving *Whale* spill off the coast of P.E.I. in August. I noticed in your brochure on page 3—I refer to some of the assistance your Department people gave to that clean-up in the over-all structure “to seal off the barge”, as you refer to it here.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Skoberg: In that committee meeting, Mr. Irving, who is one of the sons of Mr. Irving, appeared before the Committee—I was here that day—and was highly critical of government action, highly critical of the method that was used and the likes of that. At that time, I was in the position to take exception; I wished I had maybe nailed him down to exactly what he was talking about. Would you clarify that position at this time.

Mr. Jamieson: As he, in a sense, threw the first stone, had I been here I would have been highly critical of Mr. Irving and the whole operation of the Irving *Whale* in that context because it was not in my judgment what I would call a totally safe and cautious type of operation. Insofar as his criticism of the Department is concerned, of course, you have to remember that we only got into the act after the problem had been caused as a result of operations of that company. I believe we moved as fast as it was humanly possible to move in this case. You will always find disagreements between people as to what technique is being employed and whether it is the right technique; we had people on the ground there within 12 hours or less in fact of the incident occurring. I was there personally within a matter of 24 hours, and we had a group established there.

• 1615

It would be quite easy to demonstrate that we took what I believe to be the only possible actions that we could.

If you would like for us to give you a report on just how that exercise was carried out, I will be glad to do it. My own feeling is that we worked extremely well under very difficult circumstances. I know that Mr. Macquarrie was concerned. None of the beaches in Prince Edward Island were affected. We did have some problems on the Magdalen Islands which we moved to clean up. Given the state of the art and the technology that we have, I believe that we did a good job. Our people deserve a good deal of credit rather than criticism quite frankly.

I am reminded by the Deputy Minister that Dr. McTaggart-Cowan was brought in on it at the very beginning too and he urged the Irving Company to make some changes to improve and strengthen the ship and its maintenance at the time that it was used during the cleanup at Chedabucto Bay.

[Interpretation]

M. Skoberg: Un des comités spéciaux sur l'Environnement que l'on a créé à la Chambre, a discuté du nettoyage des déversements provoqués par le *Whale* de M. Irving au large des côtes de l'Île-du-Prince-Édouard, en août. J'ai noté dans votre brochure, page 3, et je pense à l'aide qu'ont apportée les fonctionnaires de votre département à ce nettoyage dans l'opération blouses «pour rendre hermétique la péniche, au large de ces côtes», comme vous l'avez dit.

M. Jamieson: Oui.

M. Skoberg: A la séance de ce Comité, M. Irving qui est un des fils de M. Irving, a comparu devant le Comité, j'y étais ce jour-là, et il a violemment critiqué l'action du Gouvernement, il a violemment critiqué les méthodes utilisées, et le penchant pour de telles méthodes. A ce moment, j'étais dans un état à me plaindre; j'espérais l'avoir obligé à tenir parole sur ce qu'il venait de nous dire. Pourriez-vous nous éclairer sur cette position de ce moment.

M. Jamieson: Puisque, dans un sens, il a jeté la première pierre, eus-je été présent, j'aurais sûrement été très opposé à M. Irving, et j'aurais été opposé à toute l'opération du *Whale* de M. Irving, dans ce contexte, parce que dans mon esprit on ne pourrait pas dire que cette opération a été faite dans des conditions de sécurité totale, et que toutes les précautions aient été prises. Étant donné que le ministère a été concerné par ces critiques, bien entendu, je voudrais vous rappeler que nous nous sommes mis en action que quand le problème a été énoncé sur le résultat des activités de cette compagnie. Je crois que nous avons agi aussi rapidement qu'il était humainement possible de le faire dans ce cas. Il y aura toujours un désaccord entre les gens quant à la technique et aux moyens employés et quant à la justesse de cette technique. Nos gens se sont rendus sur les lieux en 12 heures et même moins, étant donné la circonstance. J'y étais personnellement en 24 heures, et nous y avons installé une base.

Il serait bien facile de prouver que nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire.

Si vous voulez que nous vous fassions un rapport sur la manière dont cela a été fait je serais heureux de vous le fournir. D'après moi nous avons fait du bon travail dans des circonstances très difficiles. Je savais que M. Macquarrie était inquiet. Aucune des plages de l'Île-du-Prince-Édouard n'a été atteinte. Nous avons eu quelques problèmes aux Îles-de-la-Madeleine que nous avons entrepris de nettoyer. Je crois que nous avons fait un gros travail compte tenu de nos connaissances et de nos moyens technologiques. A vrai dire nos gens méritent des félicitations et non pas des critiques.

Le sous-ministre me rappelle que le docteur McTaggart-Cowan a été envoyé sur les lieux dès le début. Il a poussé la Société à faire certaines modifications pour améliorer et renforcer le navire et l'État de ses installations au moment où il a été utilisé au cours du nettoyage de la Baie de Chedabucto.

[Texte]

Mr. Skoberg: Which way are you moving, Mr. Minister, in regard to the recommendations made by Mr. Justice Gibson in the recent report on the Toronto D.C. 8 accident in view of the safety features that are involved in the recommendations?

Mr. Jamieson: In so far as they directly affect the Ministry of Transport, I have accepted the report fully and we are now in the process of examining our methods and techniques with a view to making whatever changes may be necessary to bring them in line with Judge Gibson's recommendation. I am advised that Air Canada also has done the same thing and in fact, the manuals referred to by Judge Gibson, have now been brought up to date.

On the larger question which had to do with the design of the aircraft itself and on various related questions, as I have indicated on previous occasions, this is a matter in a sense for international agreement because these aircraft are sold to many countries. We are in consultation with the F.A.A. in the United States and have conveyed to the appropriate authorities in the United States the findings of the Committee.

The Chairman: Are you through, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: No. As you are aware, Mr. Minister, Mr. Forrestall has a private member's bill on the order paper for an independent transportation board. I too am quite concerned about independent transportation boards. What would your position be on the establishment of an independent transportation board with specific responsibilities in the field of accidents and the likes of that?

Mr. Jamieson: I have said repeatedly that if it can be demonstrated that this is a better means of dealing with this problem, then I would not have any hesitation whatever in moving toward a so-called independent board.

Once you get past that principle of saying that it should be independent, then you run into all manner of other problems. For example, what is going to be the makeup of the board? If you are to have the necessary expertise on that board, can you possibly do that without drawing its membership from a great many organizations which have a very direct and very subjective interest in the whole question of air safety?

In the long run would this be a better arrangement than the one that we have now? It is a matter that is arguable and which in fact is being argued on both sides not simply by people within the Department of Transport but by a great many aviation authorities as well. One could make a very strong case that the scheme we have now is the best one.

May I just point out to you that in the case of rail accidents, we do have an independent board in the sense that the Canadian Transport Commission is the responsible agency and not the Department of Transport.

• 1620

I see no evidence that this is more satisfactory than the arrangement that we have with regard to air accidents. In other words, there are continuing criticisms that that

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le ministre, qu'avez-vous l'intention de faire au sujet des recommandations de M. le juge Gibson dans le récent rapport sur l'accident du D.C.8 à Toronto relativement aux mesures de sécurité dont il est question dans les recommandations?

M. Jamieson: Dans la mesure où elles concernent directement le ministère des Transports, j'ai accepté le rapport dans sa totalité et actuellement nous sommes en train d'étudier une méthode, une technique en vue d'apporter tous les changements qui pourraient être nécessaires pour donner suite à la recommandation du juge Gibson. On m'informe qu'Air Canada fait aussi la même chose et en fait les manuels dont le juge Gibson a parlé sont actuellement mis à jour.

Pour l'autre question plus importante qui se rapporte à la conception de l'appareil lui-même, et pour les diverses questions connexes, comme je l'ai dit déjà à plusieurs reprises, c'est une question en un sens qui dépendrait d'un accord international, car ces appareils sont vendus dans de nombreux pays. Nous sommes en consultation avec le F.A.A. aux États-Unis et nous avons transmis les conclusions du Comité aux autorités américaines concernées.

Le président: Avez-vous terminé monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Non. Comme vous le savez, monsieur le ministre, M. Forrestall a un bill privé inscrit au Feuilleton pour un office de transport indépendant. Moi aussi je suis très préoccupé au sujet des offices de transport indépendants. Que pensez-vous de l'établissement d'un office de transport indépendant avec des responsabilités particulières dans le domaine des accidents et autres choses semblables?

M. Jamieson: J'ai dit à plusieurs reprises que si l'on peut prouver que c'est là un meilleur moyen de faire face à ce problème alors je n'aurai aucune hésitation à accepter l'idée d'un office indépendant.

Une fois que vous avez accepté ce principe d'indépendance, vous avez à faire face à toutes sortes d'autres problèmes. Ainsi quelle sera la composition de l'office? Si vous voulez avoir les compétences nécessaires dans cet office pouvez-vous y parvenir sans avoir à désigner ses membres d'un grand nombre d'organisations qui ont un intérêt direct et très subjectif sur toute la question de sécurité aérienne?

A long terme serait-ce un meilleur arrangement que celui que nous avons actuellement? C'est une chose dont on peut discuter et en fait, c'est une chose dont on discute des deux côtés et non pas simplement au sein du ministère des Transports, mais également par de nombreuses autorités dans le domaine de l'aviation. Il serait difficile à prouver que notre système actuel n'est pas le meilleur.

M'est-il permis de vous faire remarquer que dans le cas d'accidents ferroviaires nous avons une commission indépendante au sens où la Commission canadienne des transports est l'organisme responsable et non pas le ministère des Transports.

Je ne vois pas comment ce plan serait plus satisfait que l'arrangement que nous avons au sujet des accidents aériens. Autrement dit, certains prétendent toujours que

[Text]

particular arrangement is not wholly satisfactory either. It really boils down to a case of determining what is the best way of doing it. Until it is perfectly clear to us that another alternative is superior, then I would not want to change what we have at the present time but I have asked for representations from various groups. I have agreed to meet the pilots on this issue and to discuss it with others, but I can assure you that there is a very wide difference of opinion on this whole question.

Mr. Skoberg: The Canadian Transport Commission's investigation then becomes privileged material. It is not like some other type of mishaps where there is a public inquiry.

Mr. Jamieson: This is precisely what I was talking about when I said that that arrangement, although independent of the Department of Transport, is not very satisfactory. I do not know really in the last analysis if anything can be more fair and more objective than the kind of judicial inquiry which I have consistently provided in the case of major mishaps.

Mr. Skoberg: Could you add just where you stand, Mr. Minister, in so far as the Criminal Code on hijacking is concerned now or is this completely out of your territory at this time?

Mr. Jamieson: In so far as Canadian law is concerned, the major responsibility is that of the Minister of Justice. He has made the way he wishes to proceed. Once again, there is consultation between us on this question. My responsibility rests more in the international field—to get international agreement through such organizations as ICAO. We are looking for a means through which the bilaterals would include some sort of reciprocal arrangement with regard to hijacking.

Mr. Skoberg: Another area of concern to this Committee in particular is the pension plans of railroads in general. We have looked after the Canadian National. We will not get into that one. However, in view of the decision of the Minister now of Finance to allow the Canadian Pacific extended time to fund their plan, I am wondering whether or not there was any commitment given by the Canadian Pacific to do something for their employees who are superannuated and have been on pension for quite some time?

Mr. Jamieson: There has not been a commitment. I do not feel that I really have any authority to seek a commitment from a private company as to what they propose to do about their pension arrangements nor do I feel that it would be appropriate, or perhaps even legal, for us to tie strings to any arrangement that we might make with them with regard to the funding and so on. I mentioned in the House the other day, and I repeat now, that I did indicate to Mr. Sinclair on Monday of this week the House and the Committee's view that they should sweeten, as it were, their pension plan and, just as a purely gratuitous observation, I suppose that the very fact that we moved with regard to Canadian National will, in itself, apply some pressure on Canadian Pacific to move in the same direction perhaps. I have no power or authority whatever in so far as Canadian Pacific is concerned in this particular regard.

[Interpretation]

cet arrangement particulier n'est pas complètement satisfaisant non plus. Jusqu'à ce qu'il soit parfaitement évident qu'une autre façon serait meilleure, je ne voudrais pas changer notre façon de faire habituelle, mais j'ai demandé à divers groupes de nous présenter leurs vues. J'ai accepté de rencontrer les pilotes et d'en discuter avec d'autres, mais je puis vous assurer qu'il y a de grandes divergences d'opinion sur la question.

M. Skoberg: L'enquête de la Commission canadienne des transports est donc un document restreint. Il n'a pas la même diffusion que les enquêtes publiques.

M. Jamieson: C'est exactement ce que j'entendais quand j'ai dit que cet arrangement, bien qu'il soit indépendant du ministère des Transports, n'était pas très satisfaisant. Je ne crois pas qu'on puisse être plus juste et plus objectif que lors des enquêtes judiciaires que j'ai toujours assurées dans le cas de désastres importants.

M. Skoberg: Pourriez-vous nous donner votre opposition, monsieur le ministre, face à la piraterie aérienne, ou cette question ne relève-t-elle pas de vous?

M. Jamieson: Cette responsabilité relève surtout du ministre de la Justice, mais nous nous consultons sur la question. Ma responsabilité se situe surtout dans le domaine international—d'obtenir un accord international par l'entremise d'organisations telles que l'OIAC. Nous recherchons un accord réciproque concernant la piraterie.

M. Skoberg: Un autre sujet de préoccupation pour ce comité est celui des régimes de pensions des chemins de fer en général. Nous avons étudié celui du Canadien National. Nous n'en parlerons pas en détail. Toutefois, vu la décision du ministre des Finances de permettre au Canadien Pacifique plus de temps pour établir son régime, je me demande si le Canadien Pacifique s'est engagé à faire quelque chose pour ses employés qui contribuent à la caisse de retraite et qui touchent une pension depuis assez longtemps?

M. Jamieson: Il n'y a pas eu d'engagement. Je ne crois pas qu'il soit de mon ressort de rechercher un engagement de la part d'une société privée quant à ce qu'elle se propose de faire au sujet de son fonds de pensions. De plus, je ne crois pas qu'il serait juste, ou peut-être même légal, d'établir des conditions à un arrangement que nous pourrions conclure avec elle concernant la formation du fonds, et ainsi de suite. J'ai mentionné à la Chambre, l'autre jour, et je le répète, que j'avais indiqué à M. Sinclair, lundi dernier, l'opinion de la Chambre et du comité à l'effet qu'elle devrait adoucir son régime de pensions. Je suppose que le fait que nous ayons pris des initiatives concernant le Canadien National forcera, dans une certaine mesure, le Canadien Pacifique à agir dans le même sens. Toutefois, je n'ai aucun pouvoir ou autorité sur le Canadien Pacifique à ce sujet.

[Texte]

Mr. Skoberg: One last question, Mr. Chairman, seeing that your pencil was up in air. I am sure that we all appreciate the fact that the mishap hearings are going on now before the Canadian Transport Commission. Unfortunately there has been the Fraser Valley situation where three people lost their lives not too long ago and the increasing number of derailments on rail since the mishap inquiry has commenced. Are there sufficient commissioners now, under the Canadian Transport Commission, to handle the work load before them.

Mr. Jamieson: I have not had any, if you like, requests for any increase in the number of commissioners and so therefore I am afraid I am not in a position to answer your question directly. I do feel that the CTC, as I have so indicated and stated in the House, should examine all of these things very thoroughly. If it becomes a question of manpower, then I would be glad to see what we could do to provide that.

• 1625

Perhaps I might venture to suggest that the question might be directed to the Chairman when he is here because he knows what his personnel situation is, and whether this is in fact the problem.

Mr. Skoberg: Just as an example, a CPR official at Medicine Hat has indicated that two or three derailments that have happened recently have been caused by bad tracks. This indicates that there is a real necessity to complete this hearing as quickly as possible. I must say that I completely agree, it is an excellent hearing that is going on before the CTC right now in this regard.

Mr. Jamieson: I can only repeat what I said to you in the House. I concur in the judgement that this ought to be done and I have so indicated to the CTC.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Thank you Mr. Chairman. I am certainly glad the Minister has given us copies of the Atlantic transportation study on airports. Can he indicate when the decisions will be made on this report? How long will it take to review it? Does he know yet whether any major decision is going to have to be taken?

Mr. Jamieson: I am sure that there will have to be major decisions. We will have to decide whether we are going to accept the judgement of this Committee in any or all respect, or simply discard it in favour of some other approach. There simply has not been time yet to examine it. We all got the report more or less simultaneously. I do want to emphasize that it is in no way a reflection of government policy at the moment. It obviously could not be implemented in any major way until the start of the 1972-73 year because there is nothing in the Estimates to cover any of these proposals. It will be next year in any event. I want to leave adequate time for all of the parties who may be interested as a result of this report having been published to let us hear what they think of it.

Mr. Breau: Do you know yet if this report will be substantive enough and extensive enough—and are there

[Interprétation]

M. Skoberg: J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président. Je suis certain que nous sommes tous contents que se tiennent des audiences devant la Commission canadienne des transports concernant le désastre. Malheureusement, il y a eu la situation de Fraser Valley où trois personnes sont mortes il n'y a pas tellement longtemps et le nombre croissant de déraillements depuis que l'enquête a commencé. Il y a un nombre suffisant de commissaires pour s'occuper du travail à faire.

M. Jamieson: Je n'ai reçu aucune requête en vue de faire augmenter le nombre des commissaires, et c'est pourquoi je crains de ne pas être dans une position pour répondre directement à votre question. Je crois que la CTC, comme je l'ai indiqué en Chambre, devait examiner tous ces points à fond. Si c'est une question de personnel, je serai heureux de voir ce que nous pouvons faire pour y remédier.

Peut-être pourrais-je vous suggérer de poser la question au président lorsqu'il viendra témoigner devant vous parce qu'il connaît la question à fond et qu'il pourrait vous dire s'il y a véritablement un problème.

M. Skoberg: J'aimerais vous donner un exemple. Un agent du CP à Medicine Hat a révélé que deux ou trois déraillements qui avaient eu lieu récemment avaient été causés par des rails en mauvais état. Il est donc vraiment nécessaire de terminer l'audience le plus tôt possible. Je dois cependant vous dire que, selon moi, l'audience que tient la CTC est excellente.

M. Jamieson: Je ne puis que vous répéter ce que j'ai dit en Chambre. Je suis d'accord que ceci devrait être fait et je l'ai indiqué à la CTC.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que le ministre nous ait donné des copies de l'étude sur le transport aérien dans la région atlantique. Pourrait-il nous dire quand les décisions seront prises concernant ce rapport? Combien de temps faudra-t-il pour le revoir? Sait-il même si des décisions importantes devront être prises?

M. Jamieson: Je suis certain que des décisions importantes devront être prises. Nous devons décider si nous devons accepter le jugement de ce Comité au complet ou en partie, ou tout simplement le rejeter en faveur d'une autre opinion. Nous n'avons tout simplement pas eu le temps de l'examiner. Nous l'avons tous reçu à peu près en même temps. Je tiens à souligner qu'il ne reflète nullement une politique du gouvernement pour l'instant. Aucune partie importante ne pourrait être mise en œuvre avant le début de l'année 1972-1973 parce qu'il n'y a rien au Budget des dépenses pour couvrir ces propositions. Je tiens à accorder assez de temps à toutes les parties intéressées pour qu'elles puissent nous faire part de leur opinion.

M. Breau: Savez-vous si ce rapport sera assez documenté et exhaustif et s'il renferme assez de faits pour

[Text]

enough facts in it to be able once and for all to plan in a proper way for airports and air services in New Brunswick, as opposed to the Maritimes generally. You know, there has been a problem there of getting policies bit by bit. Is this enough to plan?

Mr. Jamieson: I would only be able to give you a qualified answer for the reasons I mentioned. We really have not read it in detail or studied it in detail. A recommendation for additional studies has been our experience with these reports and this one is no exception. You will notice that it recommends two additional studies, one to see what ought to be done in Northern New Brunswick and another one to see what ought to be done in the area of the Canso Strait—Antigonish region.

Mr. Breau: I hope you will do the Northern New Brunswick one first.

Mr. Jamieson: I will take note of your representation. In other words, there is obviously even in the consultant's own opinion a need for further study. In aviation, 15 or 20 years is probably the absolute outside time frame in which you can work.

Mr. Breau: Thank you.

The Chairman: Mr. Macquarrie.

Mr. Macquarrie: Mr. Chairman I know at this stage of questioning one never gets into the particular items and deals rather with the general situation. This is no great problem for me because I notice in this document only one item about Prince Edward Island as compared with 12 for Newfoundland and 2.5 pages for Quebec.

With reference to the construction of ramps at Borden, which deals in an important way with the ferry service between our province and New Brunswick, I may say that I was lost in admiration on Tuesday night when my good friend from St. John's East and the Minister engaged in what I would call conversation or intellectual piracy. After they were through, we in Prince Edward Island were left with a residue of ferry ships, the smallest and the oldest. The newest and the largest were set aside perhaps for Newfoundland. It is not for me to say that when Mr. McGrath put up the Jolly Roger the Minister gave it a 21 gun salute, but I would like to ask the Minister in reference to what he said earlier about making these ships interchangeable. Will the expenditure of the million dollars for the ramps at Borden, make a situation under which all the ships now at Prince Edward Island, which I hope will stay there, and those now in Newfoundland could use these facilities? In other words, how far do you progress in this concept of interchangeability by this construction project?

• 1630

Mr. Jamieson: I would not think that this ramp project is in any way related to my comments in principle about interchangeability. These were designed expressly for the ships now in operation on the P.E.I. service and those which will be coming into service there, and no serious thought was given at that time to whether these would be such that we could have compatibility, in a sense, between the two services. What I am talking about is basically for the future. Incidentally, it would not extend nearly as far as my honourable friend seems to feel,

[Interpretation]

nous permettre d'établir un plan directeur concernant les aéroports et les services aériens au Nouveau-Brunswick, par opposition aux Maritimes en général? Sera-t-il suffisamment étoffé?

M. Jamieson: Ma réponse se résume aux raisons que j'ai mentionnées. Nous n'avons vraiment pas eu le temps de le lire ou de l'étudier en détail. On recommande ordinairement des études supplémentaires, et ce rapport ne fait pas exception à la règle. Vous remarquerez qu'il recommande deux études supplémentaires, l'une pour voir ce qu'on devrait faire dans le Nord du Nouveau-Brunswick et l'autre pour voir ce qu'on devrait faire dans la région du détroit de Canso-Antigonish.

M. Breau: J'espère que celle du Nord du Nouveau-Brunswick aura la priorité.

M. Jamieson: J'en prends note. Autrement dit, on sent le besoin d'étudier la question plus à fond. En aviation, une période de 15 ou 20 ans est probablement nécessaire pour pouvoir arriver à quelque chose.

M. Breau: Merci.

Le président: Monsieur Macquarrie.

M. Macquarrie: Monsieur le président, je sais qu'à ce stade on s'en tient ordinairement aux généralités. J'ai remarqué dans le document qu'on ne prévoit qu'un poste pour l'Île-du-Prince-Édouard alors qu'il y en a douze pour Terre-Neuve et deux pages et demi pour le Québec.

Pour ce qui est de la construction des rampes à Borden, question qui touche de près le service de traversier entre notre province et le Nouveau-Brunswick, j'aimerais dire que j'ai été pris d'admiration mardi soir lorsque mon bon ami de Saint-Jean-Est et le ministre se sont engagés dans un débat de dégradation. Il n'en demeure pas moins que, dans l'Île-du-Prince-Édouard, nous sommes pris avec les restants des traversiers, les plus petits et les plus vieux. Les plus nouveaux et les plus gros ont peut-être été mis de côté pour Terre-Neuve. J'aimerais poser une question au ministre quant à ce qu'il a dit plus tôt au sujet de la possibilité de rendre ces navires interchangeables. Les dépenses de millions de dollars pour les rampes de Borden feront-elles surgir une situation où tous les navires qui se trouvent maintenant dans l'Île-du-Prince-Édouard, qui, je l'espère, y demeureront pourront se servir des installations ainsi que les navires qui se trouvent à Terre-Neuve? Autrement dit, jusqu'où pousserez-vous le concept d'interchangeabilité grâce à ce programme de construction?

M. Jamieson: Je ne crois pas que ce programme soit aucunement rattaché à mes commentaires au sujet de l'interchangeabilité. Ils ont été conçus expressément pour les navires qui sont utilisés actuellement à l'Île du Prince-Édouard, ceux qui sont en service et ceux qui le seront bientôt et à l'époque, on n'avait pas pensé sérieusement à la comptabilité entre les deux services. Je parle fondamentalement de l'avenir. Incidemment, le service n'aurait pas l'ampleur à laquelle pense mon honorable ami, parce que dans un grand nombre de cas, il nous

[Texte]

because in many instances of course we would have to put in special ice-reinforced ships for the Gulf service and various other variations, if you like, that really would not be necessary in any respect on the P.E.I. service.

For the ramps now being built there, the short answer is that they are expressly and completely designed for the P.E.I. service and very little, if any, thought was given to the Gulf service when they were designed and built.

Mr. Macquarrie: I am wondering if the Minister, having made reference to the value of interchangeability and now indicating that this is something for the future and not reflected in projected spending in these estimates, is giving any thought to interchangeability of the boats at Borden and at Wood Island. It seems to me in the light of the very heavy figures, and where there is no requirement for promoting travel as was mentioned the other night in reference to another part of the country, that perhaps this might be a more practical situation since the Wood Island service is occasionally, if not often, overburdened by eager would-be tourist to P.E.I.

Mr. Jamieson: It is an interesting proposal, Mr. Macquarrie, which we will be glad to examine. I think it is eminently sensible if in fact it is technically feasible. The problem, as I understand it again, and you will appreciate of course that I am not a nautical designer, was that on the Wood Island route you have a shallow draught, which it is quite impossible, as I understand, to deepen. It is my information that it is a rock shelf of some kind or other which clearly limits the draught of vessel using that service. My impression would be that to try to get interchangeability on those two routes would probably result in more or less inefficient service or less efficient service on the Borden run for the ships. Once again, I will be glad to get you an expert's judgment on that because it is precisely in line with what I have been saying in the past, that the more interchangeability we can get, the better it seems to me.

The Chairman: Mr. Macquarrie, would you allow me to interrupt? I know the Minister is dying to light his pipe and he has been at it for about 15 minutes. Will we give him a break?

Mr. Jamieson: No, no, you go ahead. It is all right. I will fill it while you are talking.

Mr. Macquarrie: This is the trouble if a man is so laconic as I am. If I were long-winded he could have had it lit and going long ago.

I was wondering if the Minister would give me and the Committee just a brief statement on the automobile capacity of the two new boats which hopefully we will have in service this summer as compared with the two boats on which he and Mr. McGrath had designs the other night. Will this reveal that we would have less automobile carrying capacity than formerly, and is this a realistic situation considering that the traffic has been increasing at quite a substantial rate over this last ten years?

Mr. Jamieson: The combination, Mr. Macquarrie, of the new vessels and the greater efficiency of their use, as I understand it and I have been over this quite thoroughly

[Interprétation]

faudrait mettre en service des navires spéciaux renforcés contre la glace pour le service dans le golfe. On ajouterait certaines caractéristiques qui ne seraient pas absolument nécessaires à l'Île du Prince-Édouard.

En ce qui a trait aux rampes qui sont actuellement en voie de construction, je réponds simplement qu'elles ont été conçues expressément pour l'Île du Prince-Édouard et que l'on n'a pas pensé au service dans le golfe.

M. Macquarrie: Comme le ministre a fait allusion à la valeur de l'interchangeabilité et qu'il dit maintenant qu'il s'agit d'un projet d'avenir dont ne tiennent pas compte les dépenses prévues, je me demande si la pensée à l'interchangeabilité des navires à Borden et à l'Île Wood. Comme les chiffres sont considérables et qu'il n'est pas nécessaire de stimuler les voyages comme on l'a mentionné l'autre soir en rapport avec un autre secteur du pays, cette situation serait peut-être plus pratique puisqu'à l'occasion, le service à l'Île Wood n'est pas suffisant à cause du nombre de touristes se rendant à l'Île du Prince-Édouard.

M. Jamieson: La proposition est intéressante, monsieur Macquarrie et nous serons heureux de l'étudier. À mon avis, elle est très sensée si elle est réalisable au point de vue technique. D'après ce que j'ai pu voir, et vous comprendrez que je ne suis pas expert en la matière, l'embarcation qui mène à l'Île Wood est à faible tirant d'eau et il semblerait impossible d'y changer quoi que ce soit. J'ai entendu dire qu'une plateforme rocheuse restreint le tirant d'eau du navire qui emprunte cette route. J'ai l'impression que l'interchangeabilité sur ces deux routes résulterait en un service plus ou moins efficace sur le parcours Borden. Une fois de plus, je serais heureux de connaître les opinions d'un expert à ce sujet parce qu'à mon avis, plus il y a d'interchangeabilités, mieux c'est.

Le président: Monsieur Macquarrie, me permettez-vous d'interrompre. Je sais que le ministre veut allumer sa pipe et qu'il s'y acharne depuis environ quinze minutes. Lui donnons-nous l'occasion de le faire?

M. Jamieson: Allez-y. Je remplirai ma pipe pendant que vous parlerez.

M. Macquarrie: Voilà ce qui se produit lorsqu'un homme parle peu. Si je parlais beaucoup, il aurait eu l'occasion d'allumer sa pipe il y a longtemps.

Je me demande si le ministre voudrait bien nous donner une courte déclaration sur la capacité automobile des deux nouveaux navires qui seront probablement en service cet été en comparaison avec les deux navires dont M. McGrath et lui-même parlaient l'autre soir. Découvrons-nous que la capacité de transport serait moindre qu'autrefois et cette situation est-elle réaliste puisque la circulation a beaucoup augmenté au cours des dix dernières années?

M. Jamieson: Monsieur Macquarrie, la combinaison des deux nouveaux navires et leur efficacité accrue fournirait une capacité de transport de 20 p. 100 supérieure lorsque

[Text]

with the officials, would give us something in excess of 20 per cent more capacity beginning when these two vessels are in operation. Now that is the combination of the two new vessels which have, incidentally, 150 cars each, plus the *Abegweit* which is still going to be used in service.

Mr. Macquarrie: Our oldest ship.

Mr. Jamieson: The oldest ship in the line but one of the finest ones, by the way.

Mr. Macquarrie: She is a good boat.

Mr. Jamieson: She is a good performer. Also the *Confederation* will be in service.

• 1635

It is very difficult to be precise about as you understand because of the size of cars, trailers and things of this kind. These four should give us an increased capacity of about 22 per cent on that service.

Mr. Macquarrie: You have given the capacity of the new boats as 150 automobiles. Could you give me the carrying capacity of the *Gray* and the *L.M. Montgomery*?

Mr. Jamieson: I could if you will give me a moment to see if my officials can provide it?

Mr. Macquarrie: Yes, because I assume your 20 per cent will be achieved substantially by a greater frequency of ships.

Mr. Jamieson: Plus added space. For example, the *Lucy Maud Montgomery* was much less efficient than had been expected because in her former life in Europe she was carrying small cars and very few trailers. The assessment as to just what she would carry on a Canadian run was perhaps optimistic. As I recall, I think, a reasonable load for her was something like 60-70, something of that order, whereas the replacement will be 150 so there will be, in a sense, a doubling there. Now the *Gray* is 190, that is automobiles only. That is 190 standard or a mix of large and small automobiles, so the *Gray* is 190 and the *Lucy Maud Montgomery* was about 60. Therefore, if you take those two together you have exactly 250 as opposed, let us say, to 300 on the new vessels plus a faster turn-around time, a more efficient operation and so on which also adds to your capability. So it is through this combination that the estimate is put forward. It will probably mean about a 20-22 per cent increase.

Mr. Macquarrie: Do you not contemplate increasing the frequency of the trips?

Mr. Jamieson: I am afraid I cannot answer that definitively, I am not altogether certain that even the actual operating schedule for this coming summer has been resolved in all of the details. It has been our custom in the last two years to consult with the province and with various other people concerned as to what is the best way in which to utilize these vessels.

Mr. Macquarrie: Could I ask you precisely and explicitly if the two new ships are delivered on time and in service as of June or July, what now are the plans for the *John Hamilton Gray*, called after Prince Edward

[Interpretation]

les deux navires entrèrent en service. Il s'agit ici de la combinaison des deux nouveaux navires qui prennent 150 voitures chacun plus l'*Abegweit* qui sera toujours en service.

M. Macquarrie: Il s'agit de notre plus ancien navire.

M. Jamieson: Le plus ancien navire de la ligne mais l'un des meilleurs.

M. Macquarrie: C'est une bonne embarcation.

M. Jamieson: En effet. Le *Confederation* sera aussi en service.

Il est très difficile d'être précis à cause de la taille des voitures, des remorques et autres choses de ce genre. Ces quatre derniers devraient élargir notre capacité de 22 p. 100 dans ce service.

M. Macquarrie: Vous nous avez dit que la capacité des nouveaux navires était de 150 voitures. Pouvez-vous nous donner la capacité du *Gray* et du *LM Montgomery*?

M. Jamieson: Je vais voir si mes fonctionnaires peuvent me le fournir.

M. Macquarrie: Je suppose que votre 20 p. 100 d'augmentation proviendra de plus grande fréquence de navires.

M. Jamieson: En plus de l'espace additionnel. A titre d'exemple, *Lucy Maud Montgomery* a été beaucoup moins efficace que prévu parce que, en Europe, ce navire transportait les petites voitures et très peu de remorques. Nous avons été peut-être un peu trop optimistes. Ce navire pouvait transporter de 60 à 70 véhicules et nous devrons le remplacer par un navire pouvant transporter au moins 150 véhicules. Le *Gray* peut transporter 190 voitures. C'est-à-dire 190 voitures ordinaires ou un mélange de petites et de grandes voitures. Donc le *Gray* transporte 190 voitures et le *Lucy Maud Montgomery* n'en transporte que 60. Par conséquent, si vous prenez ces deux navires, vous avez exactement 250 voitures par opposition à 300 que les nouveaux navires peuvent transporter plus rapidement, plus efficacement. Les prévisions ont été faites en fonction de cette combinaison. Cela représentera probablement une augmentation de 20 à 22 p. 100.

M. Macquarrie: Vous ne vous proposez pas d'augmenter la fréquence des voyages?

M. Jamieson: Je ne peux vous donner une réponse définitive car l'horaire de l'été n'a pas encore été établi dans tous ses détails. Nous avons l'habitude de consulter les provinces et les personnes intéressées sur la façon la plus efficace d'utiliser ces navires.

M. Macquarrie: Puis-je vous demander si les deux nouveaux navires sont livrés à temps et en service en juin ou juillet? Quels sont les plans pour le *John Hamilton Gray* nommé d'après le plus distingué des pères de la

[Texte]

Island's most distinguished Father of Confederation, and the L. M. Montgomery?

Mr. Jamieson: I think I went over this with you last night or the night before last.

Mr. Macquarrie: In speculative terms.

Mr. Jamieson: The thought would be that the *John Hamilton Gray* would be diverted to the Gulf service, that is between Sydney and Port aux Basques, with the ability, of course, to be put back on the Prince Edward Island service in an emergency or if anything developed which made it obvious she was needed there. The *Lucy Maud Montgomery* has to come out of service very soon because the exception which was granted her under the Canadian safety standards expires in the present year. This vessel was constructed in Europe. She has a good deal of wood as part of her interior construction and design and this is against our own shipping regulations. When there is the adequate capacity to which we referred on the service, we will have to make a decision as to her future. Is her refurbishing to make her conform to Canadian standards worth the cost that would be involved which would be significantly in excess of \$1 million. At the present time, the thought is that we should proceed with bringing her up to Canadian standards and that added with the *John Hamilton Gray* it would be feasible to use her in one service or the other depending upon where the need existed at any given time.

Mr. Macquarrie: I ask you this question in great seriousness, then. Have we been using a ship these last few years which was not maintaining the safety standards set by your Department?

Mr. Jamieson: No, sir. No. We have a standard for all new ship construction which is extremely high and we will not let any new ships be put into service unless these standards are met. However, there is a provision which is an entirely defensible provision. Vessels now in service can have a number of years in order to reach these new, and very high standards. When the *Lucy Maud* was put into service initially we spent, I believe, half a million dollars on all of the renovations which were necessary to satisfy our steamship inspection for older type ships; she is entirely safe in this regard. Nevertheless on any ship of that kind we insist over a period of two or three or four years as the case might be, that she be brought up to the top standard, and that is the position in which we find ourselves now.

• 1640

Mr. Macquarrie: If a new ship were built exactly to her specifications she would not be certified.

Mr. Jamieson: She would not be certified.

Mr. Macquarrie: I am a little disturbed that the fact that she is old should exonerate her.

Mr. Jamieson: May I just try to demonstrate that in this way. I do not know what the age of your automobile is, but if it goes back three, four or five years it may not have seat belts, for instance; if you were buying a new

[Interprétation]

Confédération de l'Île du Prince-Édouard, et du LM Montgomery?

M. Jamieson: Je crois qu'on en a discuté hier soir ou avant-hier.

M. Macquarrie: C'étaient des hypothèses.

M. Jamieson: On a l'intention d'affecter le *John Hamilton Gray* au service du Golfe entre Sydney et Port-aux-Basques avec la possibilité de le mettre en service à l'Île-du-Prince-Édouard en cas d'urgence ou de nécessité. Le *Lucy Maud Montgomery* devra être mis hors de service très bientôt car l'extension de service qui lui a été accordé doit expirer bientôt. Ce navire a été construit en Europe. Sa construction intérieure comporte beaucoup de poids et cela va à l'encontre de nos règlements. Lorsque nous aurons la capacité nécessaire pour le service dont nous avons parlé, nous devons prendre une décision à son sujet. Il en coûterait plus d'un million pour le rendre conforme aux normes canadiennes. A l'heure actuelle, nous avons l'intention de le rendre conforme aux normes canadiennes et qu'avec le *John Hamilton Gray* nous pouvons le mettre en service où il sera nécessaire à un moment donné.

M. Macquarrie: Avons-nous utilisé au cours de ces dernières années un navire qui n'était pas conforme aux normes de sécurité établies par votre ministère?

M. Jamieson: Non, monsieur. Nous avons des normes très élevées en ce qui concerne la construction de nouveaux navires et nous n'autoriserons pas aucun nouveau navire à être mis en service à moins qu'il soit conforme à ces normes. Toutefois, il y a une disposition en vertu de laquelle les navires actuellement en service ont quelques années pour se rendre conformes à ces normes très élevées. Lorsque nous avons mis le *Lucy Maud* en service, nous y avons dépensé au-delà d'un demi-million de dollars en rénovation en vue de satisfaire à ces normes.

Pour les anciens types de navire, il est entièrement sûr à cet égard. Néanmoins pour tout navire de ce genre nous insistons sur une période de deux ou trois ou quatre années selon le cas, pour que le navire soit mis en état selon les normes les plus élevées. C'est ainsi que nous concevons les choses actuellement.

M. Macquarrie: Si un nouveau bateau était construit exactement selon les spécifications elles ne seraient pas approuvées.

M. Jamieson: Elles ne seraient pas approuvées.

M. Macquarrie: Ce qui me préoccupe un peu c'est que ce navire soit exempté du fait qu'il est ancien.

M. Jamieson: Je vais essayer de vous donner un exemple. Je ne sais pas de quelle année est votre automobile, mais si elle date de trois, quatre ou cinq années il se peut qu'elle n'ait pas des ceintures de sécurité par exemple. Si

[Text]

car today or somebody was building a new car today, new regulations have been introduced that now require those, or they may require other safety features that were not in a car that was three, four or five years old. That does not mean that that car is, in a sense, seriously unsafe. It is just not as good as we now think a ship should be. Does that clarify it to any extent for you?

Mr. Macquarrie: It is a very good explanation.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary question before you pass?

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I do this by way of a suggestion to the Minister. Perhaps we can get around this problem that you and I had, Mr. Minister, with our learned friend from PEI by christening the next ship you build after the first distinguished prime minister of Newfoundland, Mr. Little, who was a native of Prince Edward Island. In that way perhaps we will get around the problem very nicely.

Mr. Jamieson: It also might provide a little extra justification for moving it to the Newfoundland service eventually.

Mr. McGrath: Well, you said that.

Mr. Jamieson: Can I answer that by saying that only this afternoon I had discussions with the Premier of Prince Edward Island as to what we should call these vessels—I must say that one did not occur to us—but the question as to whether it should be called after a father of Confederation or a person, or whether it should be perhaps called after places in PEI, or in fact the suggestion has been made that one of them should be called the *Prince Edward Island*. As my learned and scholarly friend is a great authority on this I would be glad to hear what proposals he has on this.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I want to return to the subject of harbours. Personally I think there has been a great deal of consultation on this subject of a new harbour policy. If I am not mistaken you could find almost anyone on the West Coast, who is interested in the subject, who would say that there has been so much consultation that briefs are coming out of their ears by now and it is about time we got on with making some decisions in regard to new port policies so far as they apply to the West Coast.

I want to ask specifically in regard to new harbour authorities whether or not when you talk about existing legislation you are talking about the establishment of additional harbours, for instance, under the Harbours Commission Act of 1964.

[Interpretation]

vous achetiez une nouvelle voiture aujourd'hui ou si quelqu'un construisait un nouveau modèle aujourd'hui, de nouveaux règlements ont été établis qui exigent maintenant un nouvel équipement. Ces règlements peuvent aussi exiger d'autres installations de sécurité qui n'étaient pas prévues dans une voiture de trois, quatre ou cinq ans. Cela ne signifie pas que cette voiture est dans un sens très peu sûre. Simplement, elle n'est pas aussi sûre que nous pensons qu'actuellement un bateau devrait l'être. Est-ce que cela vous permet de comprendre?

M. Macquarrie: C'est une très bonne explication.

Le président: Monsieur Deachman.

M. McGrath: M'est-il permis de poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Je voudrais simplement faire une suggestion au Ministre. Il serait peut-être possible de surmonter ce problème que nous partageons, monsieur le ministre, avec notre éminent ami de l'Île-du-Prince-Édouard en baptisant le prochain navire que vous construirez d'après le premier distingué ministre de Terre-Neuve, M. Little, qui était un fils de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce serait peut-être un bon moyen de surmonter ce problème.

M. Jamieson: Cela permettrait peut-être aussi une justification supplémentaire pour le transférer éventuellement au service de Terre-Neuve.

M. McGrath: C'est vous qui le dites.

M. Jamieson: Laissez-moi vous dire que cet après-midi même, j'ai discuté avec le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard au sujet du nom qui serait donné à ces navires, je dois dire que nous n'avions pas pensé à celui-là. Quant à la question de savoir s'il doit être nommé d'après un père de la Confédération ou d'après une personne, ou d'après certaines places de l'Île-du-Prince-Édouard. En fait, on a proposé que l'un d'entre eux devrait être baptisé l'Île-du-Prince-Édouard. Étant donné que mon distingué et savant ami ait une grande autorité sur cette question, je serais heureux d'entendre quelles sont ses propositions.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question des ports. Personnellement, je crois qu'il y a eu beaucoup de consultations sur ce sujet d'une nouvelle politique portuaire. Je ne crois pas me tromper en disant que tous ceux sur la côte ouest qui s'intéressent au sujet vous diraient qu'il y a eu tant de consultations et tant de mémoires qu'il est à peu près temps de prendre des décisions relatives à de nouvelles politiques portuaires dans la mesure où elles s'appliquent à la côte ouest.

Je voudrais demander bien précisément au sujet des nouvelles autorités portuaires si lorsque vous parlez de la législation existante, vous parlez au sujet de l'établissement de ports supplémentaires par exemple, en vertu de la Loi des commissaires de ports de 1964.

[Texte]

Mr. Jamieson: This is one technique that can be used, Mr. Deachman. We have legislation now which really requires that if a port authority or the appropriate people within a port ask for the establishment of a Harbour Commission, there is a means through which this can be done. The only harbours that are excluded from that, in theory, are those that are actually under the National Harbours Board at the present time.

In other words, it would not be possible as I recall it under existing legislation to take a harbour out of the National Harbours Board area of responsibility and redesignate it as a commission harbour. My memory is that that is not feasible. But where a harbour is not now under the National Harbours Board, and that is all but nine harbours in Canada, then it could be set up as a commission harbour if the proper steps were followed.

• 1645

Mr. Deachman: In the case of the harbour of Vancouver then, if the harbour of Vancouver wanted to come under the Harbours Act of 1964 then you would have to go to the House of Commons with legislation in order to free it from the National Harbours Board and place it under the Harbours Act of 1964. Is that what you mean essentially?

Mr. Jamieson: As I understand it, we do have the authority to add harbours to the National Harbours Board but those that have already achieved that distinction cannot be excluded from NHB without a legislative amendment to the National Harbours Board Act.

Mr. Deachman: With an amendment to the National Harbours Board Act?

Mr. Jamieson: I think that would be the technique that would have to be followed.

Mr. Deachman: Then if the harbour of Vancouver wanted to achieve the kind of autonomy that harbours coming under the Harbours Act of 1964 have, the only way that could be achieved would be by way of legislation.

Mr. Jamieson: Yes. But when you speak of the harbour of Vancouver, for the benefit of other members—not for you because you know the setup—there is an official Harbour of Vancouver, which one could call, roughly speaking, the Burrard Inlet Harbour. That is, in a sense, the main harbour of Vancouver, which now has also been extended to embrace Roberts Bank. That is the portion which is now under the National Harbours Board. In addition to that, in the general lower mainland section, which is Greater Vancouver and New Westminster, you have a harbour commission already established for New Westminster, and you have another one for the North Fraser. Those two are already harbour commissioned. So what we are speaking of here, I assume, is the so-called port of Vancouver, which is the port plus Roberts Bank.

Mr. Deachman: We are looking at New Westminster Harbour, or the Fraser River Harbour Commission as it is now called, under the Harbours Act of 1964, the north arm of the Fraser River Commission under a separate commission which is not the Act of 1964, and we are

[Interprétation]

M. Jamieson: C'est un moyen qui peut être utilisé monsieur Deachman. Notre législation actuelle prévoit que si une autorité portuaire ou les représentants autorisés pour un port demandent l'établissement d'une commission portuaire, il y a un moyen d'y parvenir. Les seuls ports qui semblent exclus en théorie sont ceux qui sont actuellement sous l'autorité de la Commission nationale des ports actuellement.

En d'autres termes, il ne serait pas possible en vertu de la législation actuelle, de soustraire un port à l'autorité de la Commission nationale des ports et de la désigner à nouveau comme une commission portuaire. D'après moi, cela n'est pas faisable. Mais lorsqu'un port n'est pas actuellement sous l'autorité de la Commission nationale des ports, en tout il n'y a que 9 ports au Canada, alors, il peut être établi comme une commission portuaire si l'on prend les mesures appropriées.

M. Deachman: Dans le cas du port de Vancouver, si celui-ci voulait relever de la Loi de 1964 sur les ports, il faudrait que vous demandiez à la Chambre des communes d'adopter une loi qui permette de le soustraire à la tutelle du Conseil des ports nationaux, et qui le fasse relever de la Loi de 1964 sur les ports. Est-ce bien là ce que vous voulez dire?

M. Jamieson: A mon avis, nous avons le pouvoir d'ajouter des ports à la Commission des ports nationaux, mais les ports qui font déjà partie de cette commission ne peuvent en être exclus sans qu'il y ait un amendement à la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. Deachman: Faut-il nécessairement un amendement à la Loi sur le Conseil des ports nationaux?

M. Jamieson: Je pense que c'est la procédure qu'il faudrait suivre.

M. Deachman: Donc, si le port de Vancouver voulait obtenir la même autonomie que celle des ports qui relèvent de la Loi de 1964 sur les ports, cela ne serait possible que par la voie législative.

M. Jamieson: Oui. Mais lorsque vous parlez du port de Vancouver, je voudrais dire, pour la gouverne des autres membres, et non pour vous car vous le savez bien, qu'il y a un port officiel à Vancouver, que l'on pourrait appeler, grossièrement, le port Burrard Inlet. C'est, dans un sens, le port principal de Vancouver et il s'étend maintenant jusqu'à Roberts Bank. C'est la partie qui relève déjà du Conseil des ports nationaux. En outre, dans la partie continentale, qui comprend le Grand Vancouver et New Westminster, il y a déjà une commission portuaire pour New Westminster et une autre pour le North Fraser. Ces deux endroits relèvent déjà d'une commission portuaire. Je suppose donc que nous sommes en train de parler de ce que nous appelons le port de Vancouver, c'est-à-dire le port lui-même plus Roberts Bank.

M. Deachman: Nous nous occupons du port de New Westminster, ou de la Commission portuaire de la rivière Fraser, comme on l'appelle maintenant, en vertu de la Loi de 1964 sur les ports, du bras nord de la Commission de la rivière Fraser, dans le cadre d'une autre commis-

[Text]

looking at National Harbours Board which comes under the National Harbours Board legislation of 1936. In other words, we operate in that area under three separate acts.

Mr. Jamieson: That is my recollection. I am not at all certain if the North Fraser one switched over. Dr. Camu is directly behind you and perhaps I could ask him. Did the North Fraser switch over to the commission harbour system? It did not?

Mr. Deachman: It has a commission but that is a local...

Mr. Jamieson: It is a separate act commission.

Mr. Deachman: Yes, it is a separate act commission. Then have you got to that point where you can give us some indication as to what you are thinking in respect of Vancouver Harbour, having regard to the fact that it is looking for more autonomy than it has now and also having regard to the fact that those interested in it already have expressed to you in briefs a preference for the type of administration that is provided under the Harbours Act of 1964.

Mr. Jamieson: If we were, as you have quite properly put it, to move to the Harbours Act of 1964 for the port of Vancouver, then we would have to introduce legislation. And if we were, I suspect, to open up the National Harbours Board Act for that purpose alone then undoubtedly we would be into a great many other changes and amendments and the like and I do not think it would be overstating the case to describe it as a major legislative overhaul. However I feel, and this relates to something which Mr. Allmand mentioned earlier, having examined this very thoroughly in the last six months or so since the first policy proposals were put forward, that what is of most concern is the objective of these harbours rather than the way in which they are achieved. In other words, a really essential argument is that they should have greater autonomy.

• 1650

The National Harbours Board Act, which is the one under which the Port of Vancouver operates, makes adequate provision for the establishment of what I would call, for want of a better word at the moment, a ports board. And while this board would be advisory in nature, I think it is quite possible for us to devise a mechanism which would enable the various parties concerned to have a meaningful input into the planning and the general area of recommendation as to what ought to be done about the port for the future.

So that if we want to move as quickly as the ports themselves insist we should, and as we believe we should, then this would appear to be the most useful technique to employ at the present time.

Mr. Deachman: Mr. Minister, would we not just find ourselves locked into another situation where the West Coast's major harbour would then simply have an advisory board, I presume appointed from Ottawa, and we would just be back under the same old jurisdiction more or less

[Interpretation]

sion qui n'est pas la Loi de 1964, et nous nous occupons du Conseil des ports nationaux qui relève de la Loi de 1936 sur le Conseil des ports nationaux. En d'autres termes, nos activités dans cette région sont régies par trois lois différentes.

M. Jamieson: C'est ce dont je me souviens. Je ne suis pas certain que le North Fraser ait changé. M. Camu est juste derrière vous, et je pourrais peut-être lui demander. Est-ce que le North Fraser relève maintenant du système de la commission portuaire? Non?

M. Deachman: Il y a une commission mais elle est locale...

M. Jamieson: C'est une commission qui dépend d'une loi différente.

M. Deachman: Oui, c'est une commission qui dépend d'une loi différente. Alors, êtes-vous en mesure de nous dire ce que vous pensez du port de Vancouver en tenant compte du fait qu'il cherche à avoir plus d'autonomie qu'il n'en a à l'heure actuelle, et aussi que les personnes intéressées vous ont déjà exprimé, dans leur mémoire, leur préférence pour le type d'administration défini par la Loi de 1964 sur les ports.

M. Jamieson: Si nous voulions, comme vous l'avez très bien expliqué, faire en sorte que le port de Vancouver relève de la Loi de 1964 sur les ports, il faudrait que nous introduisions une nouvelle loi. Et, à mon avis, si nous devions ouvrir la Loi sur le Conseil des ports nationaux dans ce but unique, cela entraînerait un grand nombre d'autres modifications et d'amendements, et je ne pense pas qu'il soit exagéré de dire que ce serait une grande réforme législative. Cependant, il me semble, et cela se rapporte à quelque chose que M. Allmand a mentionné précédemment, après avoir examiné ce problème d'une manière très sérieuse au cours des six derniers mois à la suite des premières propositions pour cette politique, que ce qui est le plus important est l'objectif de ces ports plutôt que la façon d'y arriver. En d'autres termes, ce qui est vraiment essentiel, c'est qu'ils devraient avoir une plus grande autonomie.

La loi sur le Conseil des ports nationaux, en vertu de laquelle fonctionne le port de Vancouver, prévoit les dispositions nécessaires à la création à laquelle j'appellerais faute d'un meilleur terme à l'heure actuelle, un conseil des ports. Bien que ce conseil soit essentiellement consultatif je pense qu'il nous est tout à fait possible de concevoir un mécanisme qui permettrait aux différentes parties en cause de faire des propositions pertinentes à propos de l'organisation et de ce qui devrait être fait à l'avenir pour le port.

Si donc nous voulons prendre des mesures aussi rapidement que les ports eux-mêmes le souhaitent, et que nous le désirons, il me semble que ceci est à l'heure actuelle la procédure la plus utile à suivre.

M. Deachman: Monsieur le ministre, n'allons-nous pas nous trouver bloqués dans une autre situation où les principaux ports de la côte Ouest n'arrêteraient alors qu'un simple conseil consultatif nommé, je suppose par Ottawa, ce qui nous ferait retomber plus ou moins sous la même

[Texte]

with perhaps a little different appearance to it. And would we not find ourselves far from the goal of having the kind of autonomy which is already available to harbours under the National Harbours Board Act of 1964 such as the Fraser River Harbour?

Mr. Jamieson: No, I do not think so, Mr. Deachman, and while it is a little too early for me to go into the detailed reasons as to why I do not believe that is so, I have gone into it pretty thoroughly and I am satisfied—and incidentally have made exploratory incursions, if you like, with various groups in Vancouver to try on various aspects of this proposal with them, and I get the impression that what I am in a position to do under the National Harbours Board Act would meet their views and their judgment.

Furthermore there is a very big issue, I think, that has to be resolved, and that is, since British Columbia gives us our only gateways on the Pacific, whether or not we would want to have in effect no national harbour on the West Coast in the sense of one that is under federal control and one in which there is a very sizable federal input. I think that is an issue on which there is, to say the least, some difference of opinion.

Mr. Deachman: Mr. Minister, you know that under the National Harbours Board Act of 1964, you have the appointment of a majority of members on the board. And the fact that they do not happen to come from Ottawa and do not happen to sit in Ottawa I do not think would prejudice their position as good Canadians acting in the national interest, on a board nationally controlled, on behalf of Western provinces, and at this point we still seem to be far apart between what I can consider, as a coastal member, to be in the minds of the people of the coast in regard to their own autonomy, regarding their port, and the sort of arrangement which, if I sense it correctly, you are proposing.

Mr. Jamieson: That may be, Mr. Deachman. It is, of course, the fundamental issue that has been present in this debate from the very outset. And I would not think myself that there is unanimity on the West Coast to have in effect what is now a national harbour given the status of a commission harbour. In other words, the objective behind the 1964 Act was really to provide some means through which relatively small, and I use the word "relatively" in the appropriate sense, harbours could get some kind of organization. I would doubt very much if that Act visualized that the nine or ten major ports in the country should become commission harbours.

This is a very basic matter of national policy, particularly, as you I think have mentioned, if not now on previous occasions, since the British Columbia ports are of crucial interest to the Prairie Provinces.

• 1655

I am not altogether certain that the Harbour Commissions Act would permit, if you like, a sufficient input from provinces other than British Columbia, or even from a region other than the one in which the harbour is located.

[Interprétation]

vieille juridiction avec peut-être quelques légères différences. Et n'allons-nous pas nous retrouver loin du but qui est d'avoir le genre d'autonomie dont disposent déjà les ports en vertu de la loi sur le Conseil des ports nationaux de 1964, tel que le port sur la rivière Fraser?

M. Jamieson: Non je ne pense pas, monsieur Deachman, et bien qu'il soit un peu trop tôt pour que je puisse vous expliquer en détail pourquoi je ne pense pas qu'il en soit ainsi, je peux néanmoins vous dire que j'ai étudié cette question minutieusement et que je suis satisfait—ainsi avant je me suis livré à des incursions exploratoires avec différents groupes de Vancouver afin d'examiner avec eux différents aspects de cette proposition; j'en ai retiré l'impression que ce que je peux faire en vertu de la loi sur le Conseil des ports nationaux correspond à leurs opinions.

En outre, je pense qu'il y a une autre question très importante qui doit être résolue, étant donné que la Colombie-Britannique nous fournit la seule voie d'accès au Pacifique, il faut savoir si oui ou non nous voulons un port national sur la Côte Ouest, un port sous contrôle fédéral et dans lequel le gouvernement fédéral aurait une participation très nette. Je pense qu'il s'agit là d'un problème à propos duquel les opinions divergent, pour ne pas dire plus.

M. Deachman: Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'en vertu de la loi sur le Conseil des ports nationaux de 1964, vous pouvez nommer la majorité des membres du conseil. Et le fait qu'ils ne proviennent pas d'Ottawa et qu'ils ne siègent pas dans cette ville, ne doit pas, à mon avis, nuire à leur situation de bons Canadiens agissant dans l'intérêt national, au sein d'un conseil sous contrôle national, au nom des provinces de l'Ouest; sur ce point, il semble que nous soyons loin de ce que je considère, en tant qu'originaire d'une région côtière, être l'opinion des gens de la côte à propos de leur propre autonomie, de leur port, et du genre de solution que vous proposez.

M. Jamieson: C'est possible, M. Deachman. C'est là bien entendu le problème fondamental qui a été soulevé dès le début du débat. Personnellement, je ne pense pas que l'unanimité se fasse sur la côte ouest en faveur de la transformation de ce qui est maintenant un port national en un port relevant d'une commission. En d'autres termes, le but de la loi de 1964 était de donner au port relativement petit, et j'utilise le mot «relativement» dans son sens propre, les moyens de parvenir à une certaine forme d'organisation. Je serais très étonné si cette loi avait l'intention de transformer 9 ou 10 des principaux ports de ce pays en ports relevant d'une commission.

C'est un sujet essentiel de politique nationale, notamment puisque les ports de la Colombie-Britannique sont de toutes premières importances pour les provinces des Prairies, comme vous l'avez signalé, je crois.

Je ne suis pas du tout certain que la loi sur le Conseil des ports nationaux permette une consommation suffisante des provinces autre que la Colombie-Britannique, ou même qu'une région autre que celle dans laquelle le port est situé.

[Text]

Mr. Deachman: Well, Mr. Minister, you would have the borrowing power, and the harbours would still have to come to you and the Harbour Commissioners would be constantly in touch with you because you would represent their borrowing power. Presumably they would act in the national interest because there would be a majority of those members under the Harbour Commissions Act of 1964 who would be serving essentially a federal government harbour, and I can only see that we have more work ahead of us to see whether we can persuade you, Mr. Minister, to let us have a little more authority in running a harbour which over the years has not really been run all that well by the authority here in Ottawa. So we will be back to see you.

Mr. Jamieson: May I, in response to that, say that what is really involved here is that if that is the wish and the desire, then of course it really opens up the whole question as to whether or not we should have national harbours in Canada at all, because there is no logical reason, if we were to follow that route in the West, why any other port now under the National Harbours Board should not be given the same option.

If one gets into the point where it is optional, then of course you have a really mixed bag to deal with, it would seem to me.

But on the question of a greater say in the operation of the port, I am myself completely satisfied that the technique of appointing a port board can achieve the same objective. If Vancouver wishes to see an end, in a sense, to National Harbours Board status on the West Coast, I will be more than pleased to take a look at it. Frankly I never really anticipated that they would want that kind of situation.

Mr. Deachman: I think they will.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Minister, I have one or two questions to finish up something I did not get a chance to go into during my previous opportunity. It concerns a reference in your statement to central registry of shipping. You plan to have this central registry computerized by 1971 this brought to my mind the need to have some computerized control of ship traffic within our coastal areas to avert disasters similar to the *Arrow* incident.

I think this was touched on in the McTaggart-Cowan Report, and I realize that before you can get any meaningful control of ship traffic, it would require international agreement similar to the aviation agreement.

Since we now have a bill which gives you the authority to regulate within our coastal areas, I am wondering what plans you have to get some form of control, using modern techniques such as computers, and I suppose the application of radar and so on, to control ship traffic in the area just as we control air traffic.

Mr. Jamieson: This is a very worthwhile objective, and we have moved along that path a fair bit already. In fact at some point during the discussions of the estimates I was about to invite members of the Committee to spend a day on the St. Lawrence Seaway when it opens,

[Interpretation]

M. Deachman: Monsieur le ministre, vous auriez le pouvoir de prêter, les ports seraient toujours dans la nécessité de s'adresser à vous et les commissaires des ports seraient constamment en rapport avec vous parce que vous représenteriez leur pouvoir de prêts. Je suppose qu'ils agiraient dans l'intérêt général car la majorité de ces membres dépendant de la loi de 1964 serviraient essentiellement un port du gouvernement fédéral, et à mon avis il va être difficile de vous convaincre, monsieur le ministre, de nous laisser un peu plus d'autorité d'exploiter un port qui a été exploité plutôt mal que bien au cours des années par l'administration d'Ottawa. Nous reviendrons vous voir.

M. Jamieson: J'aimerais vous répondre ceci à ce sujet. Ce qui est important c'est que si c'est un souhait et un désir alors cela change tout la question quant à savoir si oui ou non nous devrions avoir des ports nationaux au Canada. Il n'y a aucune raison logique, si nous le faisons dans l'ouest, pour que les autres ports dépendant actuellement du Conseil des ports nationaux n'est pas le même choix.

Si on en arrive à une question de choix, alors, bien entendu, les choses deviennent plutôt confuses.

Quant à la question de l'élargissement de la participation du fonctionnement du port, la méthode de nomination d'un Conseil portuaire me satisfait pleinement et remplit les mêmes objectifs. Si Vancouver souhaite voir l'abandon, dans un sens des status du Conseil des ports nationaux sur la côte ouest, je serais plus que ravi de m'y intéresser. Franchement je n'aurais jamais pensé que cela soit leur vœux.

M. Deachman: Pourtant, je pense que oui.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le ministre, j'ai encore une ou deux questions à vous poser pour compléter ce que je n'ai pas pu terminer tout à l'heure. Cela concerne l'enregistrement central des cargaisons mentionnée dans votre déclaration. Selon vos plans, cet enregistrement central se fera par ordinateur dès 1971. Cela m'a fait penser à notre besoin d'un contrôle par ordinateur du trafic maritime, au large de nos côtes, pour éviter des catastrophes dans le genre de celles du *Arrow*.

Je crois que l'on en a parlé dans le rapport McTaggart-Cowan, et je me rends compte avant d'obtenir un contrôle efficace du trafic maritime il faudrait un accord international semblable à l'accord aérien.

Puisque nous avons maintenant un bill qui vous permet de faire les règlements pour nos zones côtières, je me demande quels sont vos projets visant à établir une forme de contrôles, utilisant les techniques modernes telles que les ordinateurs, les radars etc, pour contrôler le trafic maritime dans cette région tout comme nous contrôlons le trafic aérien.

M. Jamieson: C'est un domaine très important et nous avons déjà fait bien des progrès. D'ailleurs au cours du débat sur le budget j'ai pensé inviter les membres du comité à passer un jour sur la voie maritime du St-Laurent lors de son ouverture car c'est un de ces secteurs où

[Texte]

because that is one of the areas where we already have that radar and even television control. It is quite fascinating in the St. Catharines area, the way in which television is being employed so that you can see well out into the channel and so on.

I have also indicated in the estimates that we have now started and will complete, I believe, in the present year, the same kind of system for the Canso Strait area where the *Arrow* incident occurred. We will not only be able to measure ship distances and so on, but we also will be able to determine if navigation aids and so on are in place, and there will be constant vigilance directed from Eddy Point in Nova Scotia.

• 1700

In these relatively confined areas, this is an expensive but comparatively simple thing to do. I do not know how as yet or whether there is anything available that would enable us to control all coastal shipping, let us say off somewhere like Cape Race. Obviously the next step is to see what we can do about radar surveillance along the whole of the coast. At either one of these locations I would be very glad to have the Committee take a look at what has been done to date and give you some indication of how fast we can proceed with it.

Mr. McGrath: Of course recent events in which you and I have a special interest also point up to a need of some type of control and more evidence of this, of course, was an excellent documentary on CBC television last night regarding foreign fishing activity off our coast. It showed foreign fleets, the large number of foreign vessels on our coasts. I think there are over 1,000 operating at any time. Yet we have to depend on visual sightings whenever there is an incursion into our territorial waters. It would seem to me that a network of radar stations, similar to what we had during the war for detection and so on, would be justified and warranted, not only in the interest of regulating traffic to avoid collisions, but in the interest of protecting our sovereignty and protecting our inshore fishermen from having their gear destroyed by foreign draggers which come within our 12-mile limit.

Mr. Jamieson: I agree with that, Mr. McGrath, and I think that what is really at issue here is whether some of this should be shore based or whether we should not have stepped-up patrols, in other words, floating radar, if you like. I think the general tendency is to a very up-to-date radar on vessels so that they can move to where the ships actually are rather than wait for them to come within a particular range. In my opinion there is no doubt that we do need this sort of thing; for example, along the South Coast of Newfoundland, the Grand Banks. But once you get into international waters, as you yourself have indicated, then we need an international agreement on this.

It is a field in which we have moved ahead quite a bit and it is one of the priority items that I want to advance still further.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I have not too many questions, but I have always been interested in these environmental problems that we were discussing. Someone was discussing them today. Mr. Minister, at the time there is

[Interprétation]

nous avons déjà un contrôle radar et même un contrôle télévisé. La télévision est employée d'une telle manière qu'on couvre une très grande partie du canal.

J'ai aussi indiqué dans le budget que nous avons commencé à construire, et je pense que cela sera fini cette année, le même genre de système pour le détroit de Canso où l'accident du *Arrow* est survenu. Non seulement serons-nous en mesure de calculer la distance entre les bateaux, mais nous pourrons aussi déterminer si les services de secours sont en place, et une surveillance constante sera établie à partir de Eddy Point en Nouvelle-Écosse.

Dans ces régions isolées, c'est très coûteux mais très facile à faire. Je ne sais trop comment ou s'il y a quelque chose qui peut nous permettre de contrôler toute la navigation côtière disons par exemple aux alentours de Cape Race. Il nous faut voir ce que nous pouvons faire en fait de surveillance radar tout le long de la côte. Il me ferait plaisir de faire savoir au comité tout ce qui a été fait à ces deux endroits et de vous indiquer de quelle façon nous pouvons procéder.

M. McGrath: Les récents événements nous ont indiqué qu'il faut un certain contrôle. Nous en avons eu la preuve dans l'excellent documentaire qui est passé à la télévision hier soir sur les pêches étrangères le long de nos côtes. On nous montrait le grand nombre de navires étrangers le long de nos côtes. Il y en a environ 1,000 en tout temps. Toutefois, nous devons compter sur la surveillance visuelle quand il y a un incursion dans nos eaux territoriales. Il me semble qu'un réseau de radar semblable à celui que nous avions durant la guerre pour la détection serait justifié non seulement dans l'intérêt de la circulation maritime mais aussi dans l'intérêt de notre souveraineté et de la protection de nos pêcheurs côtiers contre les dragueurs étrangers qui viennent en dedans de la limite de douze milles.

M. Jamieson: Je suis tout à fait d'accord avec vous monsieur McGrath et il s'agit de savoir s'il nous faut des stations sur les côtes ou sur l'eau. Je crois que de nos jours on a tendance à installer un radar très à point sur les navires de sorte qu'ils puissent se rendre là où sont les navires et non attendre que les navires passent dans leur champ d'action. Je suis convaincu que nous avons besoin de ce genre de chose surtout sur la côte sud de Terre-Neuve sur les grands bancs. Toutefois, une fois que vous êtes dans les eaux internationales, il vous faut un accord international sur ce point.

C'est un domaine où nous avons fait beaucoup de progrès et c'est une priorité que je voudrais voir progresser davantage.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, j'ai toujours été très intéressé au problème d'environnement que nous discutons aujourd'hui. Monsieur le ministre, s'il y avait un écoulement d'huile le long des côtes de la Nouvelle-

[Text]

a major spill off the coast of Nova Scotia, we wonder what co-ordination or whether at the present time your experience from that situation has suggested to you that you have set up a whole co-ordinative program for the future with regard to spills, whether they are there or the West Coast, with the Department of National Defence and the Department of Fisheries. Do you have an agency that will correlate all the facilities of those different departments all in one body to quickly get there and do a job?

Mr. Jamieson: Yes, sir. We have a contingency plan, which has to be reviewed quite frequently because the technology is changing quite a bit. But in our present Estimates we have an amount, as I recall, of \$400,000 which is earmarked expressly for this purpose in the current year. For example, we want to and will be storing peat moss, which we have determined is the best absorbent when it comes to oil spills, and the various types of equipment, booms and some chemicals, at strategic points. So this is all in work now and has advanced significantly both as a result of our experience with the Arrow and the recommendations of Dr. McTaggart-Cowan's task force. I would not want to give the impression that we are sanguine about it, that we feel that we are in a position to cope with every possible development because no two of these incidents are exactly the same.

Without going deeply into an explanation, in the first place there are various kinds of oil. Bunker C would be one we had to cope with at Chedabucto Bay and it is a very messy and very jellied kind of substance. Lighter types of oil we have found from scientific experiments and the like very quickly evaporate; in other words, you do not have to use the same technique. Your main objective there is to keep them from reaching the shore until such time as they have in fact evaporated or most of the elements in them have dissipated, and so on.

• 1705

Similarly there is a significant difference, a very marked difference in terms of the approach that you have to use at different times of the year. The Arrow incident occurred in midwinter and that was by far the most complex. The Prince Edward Island, Irving Whale occurred in September when the temperature of the water was about 60 degrees as opposed to 32 degrees and this made a difference.

We have to be as flexible as is humanly possible to be and also to quite literally learn more from each new experience that we have. I can say that I am much more, if you like, relaxed about it now, that I feel if we get a report on something, we do know who to go after, we do know what certain initial steps have to be taken, that type of thing.

Mr. Howe: The other day I was discussing with you the unit trains that are going to carry oil from Montreal to Douglas Point. In the same connection now, supposing we did have a spill of chemicals as occurred around North Bay not so long ago or something was going to happen on land, pipelines or an oil train in a wreck, do you have facilities to work in that regard as well?

Mr. Jamieson: I, again, have to say that we cannot anticipate every possible contingency and I believe really

[Interpretation]

Écosse, nous nous demandons quelle coordination ou s'il y a un programme de coordination pour de tels cas à l'avenir et s'ils sont sur la côte ouest relevant du ministère de la Défense nationale ou du ministère des Pêches. Y a-t-il un organisme qui coordonnerait tous ces dispositifs de divers ministères pour agir rapidement?

M. Jamieson: Oui, nous avons un programme pour les éventualités mais nous devons le réviser fréquemment car la technologie change rapidement. Dans nos prévisions, nous avons un montant de \$400,000 affecté directement à cette question pour l'année courante. Nous allons mettre en réserve du sphagnum qui est le meilleur absorbant en cas d'écoulement d'huile et divers genres d'équipement de produits chimiques et autres à certains points stratégiques. Nous avons fait beaucoup de progrès dans ce domaine à la suite de notre expérience avec le Arrow et les recommandations du groupe de travail du docteur McTaggart-Cowan. Je ne voudrais pas vous sembler trop optimiste sur ce point car nous n'espérons pas pouvoir faire face à toutes les situations car chaque cas est très différent l'un de l'autre.

Premièrement, il y a plusieurs sortes de pétrole. Le pétrole qui a été écoulé à la Baie Chedabucto était de type C c'est une substance très visqueuse. D'après les expériences scientifiques, les pétroles plus légers s'évaporent plus rapidement; en d'autres termes, il faut utiliser une autre technique. Il faut les tenir éloigner de la côte jusqu'à ce qu'ils soient évaporés ou que les éléments qui les composent soient disparus.

De la même façon, il y a une différence très nette dans l'approche qu'il vous faut faire selon les périodes de l'année. L'incident du Arrow s'est produit au milieu de l'hiver et était de loin le plus compliqué. Dans l'Île du Prince-Édouard, celui de l'Irving Whale s'est produit en septembre, lorsque la température de l'eau était d'environ 60 degrés opposés aux 30 degrés et ceci fait la différence.

Autant qu'il est humainement possible, nous devons nous montrer très souples et littéralement apprendre à chaque nouvelle expérience. Si vous préférez, je puis dire qu'à présent je me fais moins de soucis car je sais que si nous avons un rapport, nous savons à qui nous adresser, quelles sont les mesures initiales qui doivent être prises, et de quoi il s'agit.

M. Howe: L'autre jour, je parlais avec vous des trains qui doivent transporter le pétrole de Montréal à Douglas Point. Dans le même ordre d'idée, en supposant que des produits chimiques se répandent, comme le cas s'est produit il n'y a pas longtemps près de North Bay, ou que quelque chose se produise à Terre, un accident avec un convoi de pétrole, vous est-il facile d'y travailler?

M. Jamieson: De nouveau je dirai que nous ne pouvons pas anticiper tous les contingences et je crois que ce qui

[Texte]

more than anything else the most important element we have is experience. We are gradually developing a group of people who have had to cope with a wide range of disasters and they have the capacity, I think, to react quickly to different ones. But, to say that you could have a complete plan for dealing with sulphuric acid and another one for dealing with oil out of rail cars and so on down the line, that is not a very practical possibility. You might have ten different possibilities covered only to find that, as we did in the Montreal harbour a year or so ago, you may remember, there were four small canisters of some sort of cyanide or something that went overboard. There is no way, as I say, that you can sit down and say, "Well, what is likely to happen in the environment?" and anticipate all of them. You just have to be flexible, adaptable and I think above all experienced.

Mr. Howe: Recently, I noticed in either a news magazine or a periodical that some of the chemical manufacturers are setting up an organization themselves. Have they asked you for co-operation in this regard?

Mr. Jamieson: Yes, we met with them only a short time ago and not only have we responded to that type of initiative but we have also taken the same initiative ourselves in indicating to all these parties who are engaged in the transportation of potential pollutants that we want to work with them and that we are gradually extending our influence in that area. Of course, almost anything can be a pollutant under certain circumstances. Perhaps to lighten the conversation, I know of a case in my own province just a few months ago where a vessel went down carrying several hundred pounds of hard bread and, of course, when the water got at it, to use a Newfoundland expression it "plummed up". It was an incredible mess. This is the sort of thing which no scientific planning can really prepare you for.

Mr. Howe: What is hard bread?

Mr. Jamieson: It is seaman's biscuit. Hard tack is the Newfoundland expression, yes.

An hon. Member: What happened to it, you had better spell that...

Mr. Howe: I do not know whether anyone has asked any questions about...

Mr. Jamieson: It is probably more edible afterwards than before.

Mr. Howe: ...about the containerizing program, Mr. Minister. Have there been any questions asked?

Mr. Jamieson: No, I have not gone into the container question.

Mr. Howe: I was just wondering about that. Have you been able to get unit trains running from Halifax to Vancouver with containers as yet? Are they in operation? This was a program of bridging that was suggested when you went into the containerizing program. Has this come to conclusion yet?

[Interprétation]

est plus important que quoi que ce soit, c'est l'expérience. Nous mettons actuellement au point un groupe de personnes qui ont eu affaire à plusieurs sortes de désastres et elles sont capables, selon moi, de faire face à toute éventualité. Mais il est pratiquement impossible de dire que nous possédons un plan complet pour faire face à de l'acide sulfurique ou autre, à du pétrole qui se serait répandu le long de la voie. Vous pouvez examiner dix éventualités différentes pour simplement découvrir que, comme ce fut le cas dans le port de Montréal il y a à peu près un an, vous vous souvenez, 24 petites barriques de cyanide ou autre étaient passées par dessus bord. Il n'est pas possible de dire: «eh bien, que va-t-il se produire dans les environs?» et d'anticiper tout ça. Il vous faut être souples, vous adapter, et je pense, par-dessus tout, acquérir de l'expérience.

M. Howe: Récemment, j'ai lu soit dans un journal soit dans une revue, que certains fabricants de produits chimiques avaient mis au point une organisation. Vous ont-ils demandé votre coopération à cet égard?

M. Jamieson: Oui, nous les avons rencontrés il y a peu de temps et non seulement nous avons répondu à cette initiative, mais nous avons pris la même initiative nous-mêmes en disant à toutes les parties qui étaient engagées dans le transport de produits polluants que nous voulions travailler avec eux et que nous étendions peu à peu notre influence dans ce domaine. Bien sûr, selon les circonstances, tout peut devenir polluant. A titre d'exemple amusant, je peux vous citer un cas dans ma province qui s'est produit il y a peu de mois, où un bateau a sombré entraînant plusieurs centaines de livres de biscuits de mer et, bien sûr, au contact de l'eau, pour employer une expression de Terre-Neuve, il s'est gorgé d'eau. Ceci pour vous montrer que même des prévisions scientifiques ne peuvent vous préparer à tout.

M. Howe: Qu'est-ce que des biscuits de mer?

M. Jamieson: Ce sont les biscuits consommés par les gens de mer, «de la dure» comme on dit à Terre-Neuve.

Une voix: Qu'est-il ensuite arrivé?...

M. Howe: Je ne sais pas si on a posé la question...

M. Jamieson: Il est certainement plus facile de le manger après qu'avant.

M. Howe: ...à propos du programme de conditionnement, monsieur le ministre. A-t-on posé la question?

M. Jamieson: Non, je n'ai pas abordé la question du conditionnement.

M. Howe: Je me demandais. Existe-t-il des trains-réservoirs entre Halifax et Vancouver? Sont-ils en service? C'était un programme de liaison suggéré lorsqu'on avait abordé celui du conditionnement. Est-on arrivé à une conclusion?

[Text]

• 1710

Mr. Jamieson: There is no really organized land-bridge operation, in the pure meaning of the word, at the moment. There are some semi-unit train operations and things of this kind and there is a growing amount of traffic moving across the country—coming in on the Pacific Coast, going across by train, going out on the Atlantic Coast—but it is developing more slowly than some of its advocates had originally suggested.

I think more emphasis now is being given to containerization from ports in Europe, for instance, to East Coast ports in Canada from which relatively conventional trains are moving either to Central Canada or to destinations in the United States, and there has been a very encouraging development of this on the East Coast. I was a bit surprised to discover the other day—because it did not match the forecast—that they have moved a good deal out of Western coast ports by container, and that they are even using them now for some bulk commodities.

So that there is a fair growth on both coasts but, at the moment, the East Coast, I would suspect, is probably higher in actual tonnage.

Mr. Howe: It would appear that there is a developing conflict of interest. You remarked that you were going to take us down to St. Catharines to see the St. Lawrence Seaway. The headline in the *Ottawa Journal* tonight said: "Faces a stark future. St. Lawrence Seaway losing out to container carriers". This is a Carr Commission report. We had better get down there soon or there will not be a seaway.

Mr. Jamieson: I think there will always be a seaway. I think its use may vary and change quite a bit, depending upon new modes of transport, but it will be there.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, Mr. Jamieson, I would like to come back to the Dorval Airport and the question about the taxi situation. A remark that you made, Mr. Jamieson, interested me very much.

When we had the hearings on the taxi question across the country—and this was the consensus of the Committee—we wanted the passengers to have a choice, and you mentioned that, too. It seems to be reversed now. We wanted the passengers to have a choice, to take either the limousine service which has a fixed rate or a taxi which has a meter.

It seems now that at the Montreal airport at Dorval, the taxis also have a rate: they do not work by meter but by a certain rate, by zones. What I have found out lately is that they take the Murray Hill rate and just lower it by \$1. In other words, they are competing with Murray Hill, in that sense, rather than go by meter.

I do not believe that this is legal on their part because, first of all, their meter rates have to be approved by the municipality that they come from and they are registered by the Quebec Transport Board; while the Murray Hill

[Interpretation]

M. Jamieson: Il n'y a pas vraiment d'opération des liaisons par voie terrestre, pour le moment. Il y a une utilisation partielle des services ferroviaires et des choses de ce genre et il y a un volume croissant des trafics des marchandises d'un bout à l'autre du Canada partant de la côte du Pacifique, acheminés à travers le pays par le chemin de fer, et dirigés vers la côte Atlantique, mais ce procédé se développe beaucoup plus lentement que l'avaient proposé initialement ces partisans.

Je pense qu'actuellement on s'intéresse surtout à l'utilisation des *containers* pour les marchandises provenant des ports européens par exemple et arrivant aux ports de la côte Est du Canada d'où par des trains plutôt ordinaires qui se dirigent vers le centre du Canada ou vers certaines parties des États-Unis et il y a eu un développement encourageant de ce procédé sur la côte Est. J'ai été un peu surpris de découvrir cela l'autre jour, parce que cela ne répondait pas à la prévision selon laquelle beaucoup de marchandises ont été expédiées des ports de la côte Ouest par *containers* et qu'on les utilise également pour le transport en vrac de certaines marchandises.

Ce qui fait qu'il y a une extension assez satisfaisante sur les deux côtes mais présentement je soupçonne que la côte Est enregistre un accroissement supérieur en ce qui concerne le tonnage.

M. Howe: Il semblerait qu'il se développe un conflit d'intérêts. Vous avez dit que vous nous amèneriez à Ste-Catherine pour voir la voie maritime du St-Laurent. Le numéro de ce soir de l'*Ottawa Journal* porte en gros titre: «Est menacé d'un avenir ingrat. La Voie maritime du St-Laurent négligée en faveur des transporteurs de *containers*». Il s'agit du rapport de la Commission Carr. Nous ferions mieux de nous rendre là-bas le plus tôt possible ou il n'y aura plus de voie maritime.

M. Jamieson: Je pense qu'il y aura toujours une voie maritime, à mon avis son utilisation peut varier et changer énormément, en fonction des nouveaux moyens de transports, mais elle sera toujours là.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, M. Jamieson, je voudrais revenir à la question d'aéroport de Dorval et la situation des taxis. Une remarque que vous avez faite, monsieur Jamieson, m'a beaucoup intéressé.

Lorsque nous avons tenu les audiences au sujet de la question des taxis d'un bout à l'autre du pays, et ce fut l'opinion unanime des membres du Comité, nous voulions que les passagers aient un choix et vous l'avez dit également. Il me semble que la situation est changée présentement. Nous voulions que les passagers aient le choix d'utiliser soit le service de limousines qui a un tarif fixe ou un taxi qui a un compteur.

Il me semble qu'actuellement à l'aéroport Dorval de Montréal, les taxis ont également un tarif; ils n'utilisent pas leur compteur mais ont établi un tarif suivant les autres. Ce que j'ai découvert récemment c'est qu'ils prennent le tarif de la Murray Hill et l'abaisse d'un dollar. En d'autres termes ils font concurrence à la Murray Hill de cette façon, plutôt que d'utiliser leur compteur.

Je ne pense pas que ce soit légal, parce que tout d'abord leur tarifs au compteur doivent être approuvés

[Texte]

rates are also approved by the Transport Board. The rates that these taxi drivers are using are not approved by anyone and I think it is more or less illegal because it is actually price-fixing. I believe that they could be charged actually by the legislation that we have, which is the Combines Investigation Act.

I do not know what the policy of government is right now but, if we have a service, as we had in the past, and are allowing the taxis to come in, I think that the taxis that do come in should run on a meter and not on a rate that is arranged by themselves.

● 1715

Mr. Jamieson: We have no authority, as the federal government, to deal with that kind of situation. Once the taxi leaves the airport, what the driver does or does not do in terms of putting on the meter is, I would assume, something that the passenger would have to complain about to whatever the licensing authority is. We clearly understood and understand that the reason for putting the taxis there was to give the public the option of meters. Therefore, we expect the taxi drivers to operate on the meter, but once they get, let us say, half way to Montreal and by that time the meter is not on or they make some other changes in it, there is no way through which the federal government or the Ministry of Transport can do anything about that problem. It seems to me it is one about which the passenger has to do the complaining to the provincial or perhaps the municipal authorities.

The Chairman: Are you through, Mr. Rock?

Mr. Rock: No, no, I am not through, I am...

Mr. Jamieson: I have just been advised by the Deputy that the Quebec transportation authority is now in the process of promulgating regulations which are designed to meet this particular problem.

Mr. Rock: I see. Should they not come under a certain condition to the airport and that condition would be that they would have to operate presently by meter?

Mr. Jamieson: That is the condition now.

Mr. Rock: That is the condition and they are not following it, I see.

Mr. Jamieson: In so far as we are concerned, the taxis were let in on the grounds they would operate on the meter because if they do not do that then it defeats the whole objective of giving the public that kind of option.

Mr. Rock: Yes, this is right.

Mr. Jamieson: However, as I said, the only way to police this is perhaps by having the Quebec government people use some of these vehicles sometimes to see just what is going on.

[Interprétation]

par la municipalité dont ils sont originaires et ils sont enregistrés à la Commission du Transport du Québec; les tarifs de la Murray Hill sont également approuvés par la Commission des transports. Le tarif qu'applique ces chauffeurs de taxi n'a pas été approuvé officiellement et je pense que c'est plus ou moins illégal car en fait ils fixent un prix. Je crois qu'ils pourraient l'objet de poursuite en vertu de la Loi en vigueur actuellement, à savoir la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Je ne connais pas la présente politique du Gouvernement dans ce domaine, mais si nous avons un service comme nous l'avions dans le passé et permettons aux taxis d'y participer, je pense que ceux qui y participent, devraient utiliser leur compteur et de là fixer un tarif de leur propre initiative.

M. Jamieson: Nous n'avons pas les pouvoirs, en tant que gouvernement fédéral, de traiter ce genre de situation. Une fois que les taxis quittent l'aéroport, ce que le chauffeur fait ou ne fait pas en ce qui concerne l'encouragement de son maître, est, je pense, quelque chose que le passager a à traiter avec les autorités qui délivrent les permis. Nous avons toujours très bien compris, et nous comprenons toujours que la raison de mettre les taxis dans cette situation est de donner au public le choix du paiement. C'est pourquoi nous entendons à ce que les chauffeurs utilisent le taximètre, mais si, par exemple le taximètre n'est pas enclenché pendant la moitié du chemin jusqu'à Montréal ou d'autres changements y sont apportés, il n'y a pas de moyens par lesquels le gouvernement fédéral ou le Ministère des Transports puisse faire quelque chose pour apporter une solution à ce problème. Il me semble que c'est là un sujet à propos duquel le passager doit se plaindre aux autorités provinciales et peut-être municipales.

Le président: Est-ce tout, monsieur Rock?

M. Rock: Non, non, ce n'est pas tout, je suis...

M. Jamieson: Mon adjoint vient juste de me dire que les autorités du transport du Québec est maintenant en cours de promulguer des règlements qui sont destinés à apporter une solution à ce problème particulier.

M. Rock: Je vois. Ne devraient-ils pas aller à l'aéroport sur certaines conditions, et quelles devraient être ces conditions pour qu'ils soient obligés de faire marcher leur taximètre?

M. Jamieson: C'est maintenant obligatoire.

M. Rock: C'est obligatoire, mais ils n'en ont que faire, je vois.

M. Jamieson: Autant que je sache, on a laissé les taxis libres de mettre leur taximètre dans telle ou telle région parce que s'ils n'avaient pas le droit de le faire alors ça irait à l'encontre de l'objectif qui consiste à donner au public cette option.

M. Rock: Oui, c'est vrai.

M. Jamieson: Toutefois, comme je l'ai dit, le seul moyen pour la Police est que peut-être le gouvernement du Québec donne la possibilité aux gens d'utiliser quelques-uns de ces véhicules de temps en temps pour voir juste ce qui se passe.

[Text]

Mr. Rock: There was also a statement made here about the Dorval police issuing tickets on federal property to taxi drivers who were what they call "overparked". That means those who do not have the space in that lineup, in the amount and number allowed, receive tickets from the Dorval police force. I phoned the officer on watch, as the Chief of Police was not there, and he stated to me at noon hour that there has been an arrangement made between the airport authority and themselves to do so, but it has not been finalized yet. However, they are presently issuing tickets. I do not know whether they have that authority without the approval of the Minister or not.

Mr. Jamieson: I am afraid, on this specific point, I am not in a position to say whether it is actually in effect, but I do know that extra taxis beyond the number provided for are being ticketed.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Jamieson: Just who is doing it at this moment I am not sure, but I know that Dorval is supposed to do it.

Mr. Rock: I understand these taxi drivers have no sanitary facilities at their stand. There is a vote here for so many millions of dollars for the administration building and things like that; is there any intention of the airport authority there to provide some sort of facilities for these people?

Mr. Jamieson: Frankly, we had not thought about it, I really do not know. I assume if a taxi is waiting at the airport it is not any different than one waiting, I guess, outside the Queen Elizabeth Hotel. He just has to leave early enough to get to the terminal in time I guess.

Mr. Rock: Mr. Jamieson,...

Mr. Jamieson: I must say that is something in our forward planning that I had not taken into account.

Mr. Rock: I know it is easier for the Murray Hill chauffeurs to go into the building because they are closer, but the taxi drivers seem to be away out in the other end and it is sort of difficult for them.

Mr. Jamieson: Literally and figuratively.

Mr. Rock: There is a round circle that Murray Hill used to occupy, and it seems now they do not occupy this circle any more. Could that area not be given to the taxi drivers for them to be able to have taxis standing there, and possibly increase that number?

• 1720

Mr. Jamieson: I do not really see that it is necessary for us to go beyond the number that we have now. In other words, I can only repeat what I said the other night, that so far as I have been able to determine, the provision that has been made ensures that anyone who wishes to take a metered taxi has one.

[Interpretation]

M. Rock: C'était aussi la déclaration faite ici à propos de la Police de l'aéroport de Dorval qui délivre des tickets de propriété fédérale aux chauffeurs de taxis qui étaient comme il les avait appelés « surstationnés ». C'est-à-dire que ceux qui n'ont pas d'espace dans les alignements et qui sont en surnombres, reçoivent des amendes de la Police de Dorval. J'ai téléphoné à l'Officier en service et comme le Chef de la Police n'était pas là, il m'a dit qu'à midi il y avait eu un arrangement de fait entre les autorités de l'aéroport et eux-mêmes pour le faire, mais ce n'est pas définitif encore. De toute façon, en ce moment ils donnent des contraventions. Je ne sais pas s'ils ont le pouvoir de le faire sans l'approbation du Ministre ou non.

M. Jamieson: Je suis effrayé sur ce point particulier que je ne puisse pas de dire si c'est encore le cas actuellement, mais je sais que les taxis en surnombre au-delà du nombre prévu reçoivent tous une amende.

M. Rock: Oui.

M. Jamieson: Seulement je ne suis pas sûr qui le fait en ce moment, mais je sais que Dorval est censé le faire.

M. Rock: Je comprends que les chauffeurs de taxis n'ont pas les équipements sanitaires à leur base. Il y a un vote qui a été fait pour accorder tant de millions de dollars pour l'installation de l'administration et des choses comme ça, et qui dans l'intention des autorités de l'aéroport pour prévoir en quelque sorte les équipements pour ces gens-là?

M. Jamieson: Franchement, nous n'avons pas pensé à cela, mais je ne sais pas exactement. Je suppose que si les taxis attendent à l'aéroport ce n'est pas tellement différent que ceux qui attendent, je pense, hors de l'hôtel du Queen Elizabeth. Il n'a simplement qu'à partir plus tôt pour pouvoir arriver à l'aéroport en temps je pense.

M. Rock: Monsieur Jamieson...

M. Jamieson: Je dois dire qu'il y a quelque chose dans notre programme ultérieur que je n'ai pas encore pris en considération.

M. Rock: Je sais qu'il est plus facile pour les chauffeurs de Murray Hill de pénétrer dans les bâtiments parce qu'ils sont plus près, mais les chauffeurs de taxis semblent restés à l'extérieur l'autre bout et c'est une difficulté pour eux.

M. Jamieson: Littéralement et au figuré.

M. Rock: C'est un cercle vicieux que les chauffeurs du Murray Hill ont, se plaisent à utiliser, et il semble que maintenant ils ne le font plus. Est-ce qu'on ne pourrait pas leur attribuer cette zone pour eux tous seuls afin qu'ils puissent y mettre leurs taxis, et par là en augmente le nombre?

M. Jamieson: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre que nous avons déjà. En d'autres termes, je ne peux que répéter ce que j'ai dit l'autre soir, c'est-à-dire, dans la mesure où j'ai pu établir les dispositions qui ont été prises permettent à celui qui veut prendre un taxi à compteur d'en avoir un.

[Texte]

Really the only issue here is whether we should let more people wait. I suspect that if we were to expand much beyond what we have now we would run into another argument from the taxi drivers and that is that we have made it so big that we are making it unreasonable for them ever to hope to get a fare.

Mr. Rock: Right.

Mr. Jamieson: So I think there is a limit.

Mr. Rock: You mentioned before, in answering Mr. Allmand about a second Trans-Canada Highway, certain studies. Is there any consideration given to the Mid-Canada Corridor development which would be from Newfoundland across the Straits of Belle Isle, through Labrador, Northern Quebec, right down to the Yukon and to Alaska practically. Is there any consideration being given to Mr. Roehmer's ideas of the Mid-Canada Corridor?

Mr. Jamieson: Mr. Roehmer presented his report to the Prime Minister and the Governor General about three to four weeks ago—that is the report of the conference and the various activities that have gone on to date. Prior to that we had had a pretty thorough briefing and indeed have participated at one time or another in various conferences that were initiated by this organization.

Our planning certainly has not been integrated with theirs, although undoubtedly some of our objectives are the same. But we certainly will look at the report in detail to see whether this represents a good possible area for a federal initiative.

But as I said, at the present time what we are really doing is reviewing all the possible options that may be open to us. As you know, there is a good deal of feeling that we should not be in the roads business at all and in fact, having built the Trans-Canada Highway, that is the domain of the provinces and really all we should be doing is ensuring to the best of our ability that they have finances to do their own types of road construction. But there are variations on that and it is this whole question which is now being examined by us.

Mr. Rock: I have one more question, Mr. Chairman. It has to do with the report you tabled last year concerning transportation in the northern regions of Canada. This means that you would be taking over the airports that the Department of Northern Affairs used to look after and things like that. I asked you a question the last time about the runway at Great Whale and was told that actually the airport belongs to your Department but that the province is running it.

What is the policy for the future? In taking over the facilities from the Department of Indian Affairs and Northern Development will you be taking over these airports and operating them throughout, and will you be keeping them all in repair, as the other department did in the past?

What I am getting at is this. Also in Fort George there is a runway and when we visited there last fall the provincial engineer, who is the town planner, stated the

[Interprétation]

En réalité, toute la question est de savoir si nous devons laisser attendre plus de personnes. Je m'imagine que si nous devions augmenter le nombre actuel, nous nous heurterions à une autre position de la part des chauffeurs de taxi en ce qui nous l'avons tellement augmenté et ceux-ci ne pourraient plus raisonnablement espérer avoir de clients.

M. Rock: En effet.

M. Jamieson: Aussi suis-je d'avis qu'il y a une limite.

M. Rock: Vous avez dit, en réponse à M. Allmand, au sujet d'une deuxième route transcanadienne, que certaines études avaient été faites à cette fin. A-t-on pris en considération l'établissement du corridor Canada qui s'étendrait à partir de Terre-Neuve par le détroit de Belle-Isle, le Labrador, le nord du Québec, jusqu'au Yukon et en Alaska. A-t-on étudié les plans de M. Roehmer relativement à ce corridor?

M. Jamieson: M. Roehmer a soumis son rapport au premier ministre et au gouverneur général il y a environ quatre semaines. Il s'agit du rapport de la conférence et de diverses activités qui ont eu lieu jusqu'à ce jour. Avant la présentation du rapport, nous avons constitué un dossier complet et participé, à un moment ou à un autre, à diverses conférences dont cet organisme avait pris l'initiative.

Notre projet n'a certes pas été intégré au leur, bien que certains de nos objectifs soient sans doute les mêmes. Toutefois, il est certain que nous étudierons attentivement le rapport pour voir si cela constitue un domaine possible pour une initiative du gouvernement fédéral.

Toutefois, comme je l'ai dit, nous étudions à l'heure actuelle toutes les possibilités qui peuvent nous être offertes. Comme vous le savez, plusieurs estiment que la construction des routes n'est pas du tout de notre ressort et, en fait, la construction de la route transcanadienne est du domaine des provinces. En réalité, tout ce que nous devrions faire, c'est de s'assurer, dans toute la mesure de nos possibilités, qu'ils ont les moyens financiers de construire leur propre route. Toutefois, il y a différentes opinions à ce sujet et c'est toute la question que nous étudions à l'heure actuelle.

M. Rock: J'ai une autre question, monsieur le président, qui a trait au rapport que vous avez présenté l'année dernière au sujet du transport dans les régions septentrionales du Canada. Cela signifie que vous prendriez la charge des aéroports dont le contrôle relevait du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Je vous ai posé une question la dernière fois au sujet de la piste de Grandes Baleines, et on m'a répondu que, effectivement, l'aéroport appartenait au ministère que vous dirigez, mais que la province l'exploitait.

Quelle politique adopterez-vous à l'avenir? Si le contrôle de ces installations passe du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien à celui que vous dirigez, vous chargerez-vous d'exploiter entièrement ces aéroports, de les conserver en bon état, comme l'autre ministère l'a fait dans le passé?

Ce à quoi je veux en venir, c'est qu'il y a aussi une piste à Fort Georges, et lorsque nous nous y sommes

[Text]

runway is in the centre of the landmass allotted for the Indians. It seems, because of the runway being in the centre of this sort of peninsula, it is impossible for them to expand in the proper manner—unless that runway were closer to the water, as it is in Great Whale.

So I just want to say to you, Mr. Jamieson, that if you are taking these things over I think there should be much more co-ordination with the town planners that the Province of Quebec placed there to plan the towns for the Indians and Eskimos than there was previously.

Mr. Jamieson: I will be glad to look into it for you.

The Chairman: Mr. Allmand.

• 1725

Mr. Allmand: Mr. Minister, I want to ask you about your Department's policy in introducing the bilingual program in the Air Traffic Control Centre in Montreal. As I understand it, the international language of air traffic control is English. I have been told that. On the other hand, I have been told that in Montreal in the Air Traffic Control Centre they have been attempting to introduce the bilingual policy that has been announced for all the Public Service, without consideration of the fact that English is the language throughout the world, I understand even in France and other French-speaking countries, from the tower. Now, I have been told several cases of what is supposed to be either discrimination against English-speaking people on this basis. These people would not have minded so much but they say that they have been promised language courses now for a long time but they have not been given the language courses to learn French and compete on an equal basis with French-speaking people; however, there is a bit of doubt about the whole policy because in any case, the policy from the tower of the language to be used is English. Have you had any particular type of variations for that situation or is there any intention to give language courses to the English-speaking people in the Dorval and also with the new Sainte-Scholastique airport so that they can compete on equal terms with the French-speaking employees?

Mr. Jamieson: Yes, there certainly is. I will deal with the second part of your question first. We are stepping up and have been for some time now the opportunities for people to take training in the second language, and while the scheme certainly is not perfect as yet, we think we are making progress and we intend to go on making more progress in that regard.

In the interim, on the first part of your question, it is true that English is the universal language of air control. On the other hand, however, in most countries, and certainly here in Canada, one has to remember the very large amount of private flying of what we call general aviation, and in this sense we think and feel that there should be a French-speaking capability in terms of air traffic control at any time. I might be able to make myself understood in the French language under very perfect conditions but in an emergency situation or even indeed in a complicated situation, particularly talking through microphones

[Interpretation]

rendus l'automne dernier, l'ingénieur du gouvernement provincial, qui est urbaniste, a dit que la piste est située au centre de la réserve indienne. Parce que la piste est située au centre de cette sorte de péninsule, il est impossible, semble-t-il, que leur ville prenne de l'expansion de la manière convenable, à moins que cette piste ne soit située plus près de l'eau, comme c'est le cas à Grandes Baleines.

Aussi, tout ce que je vais dire, M. Jamieson, c'est que si vous prenez la charge de ces installations, je pense qu'il devrait y avoir plus de coordination avec les urbanistes dont la province de Québec a retenu les services pour établir les plans des villes destinées aux Indiens et aux Esquimaux qu'il n'y en avait auparavant.

M. Jamieson: Je serai heureux de l'étudier pour vous.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le ministre, je voudrais que vous m'expliquiez votre politique ministérielle en établissant le programme bilingue pour le Centre de contrôle du trafic aérien à Montréal. D'après ce que je sais, c'est l'anglais qui est la langue internationale employée pour le contrôle du trafic aérien. C'est ce que l'on m'a appris. D'autre part il m'a été dit qu'à Montréal, au Centre de contrôle du trafic aérien ils ont essayé d'établir la politique de bilinguisme qui a été annoncée pour toute la Fonction publique sans tenir compte du fait que l'anglais est la langue employée dans le monde entier, même en France et dans les autres pays francophones dans les tours de contrôle. Pourtant, on m'a cité plusieurs cas de discrimination contre des personnes de langue anglaise à ce sujet. Ces personnes ne s'en seraient guère préoccupées mais elles affirment qu'on leur a promis des cours de langue depuis longtemps, pour leur permettre d'apprendre le français et de concourir sur un pied d'égalité avec les personnes de langue française; on pourrait cependant questionner toute cette affaire car, de toute façon, c'est l'anglais qui est utilisé par les tours de contrôle. Avez-vous des idées particulières pour ce genre de situation ou avez-vous l'intention d'offrir des cours de langue aux employés anglophones de l'aéroport de Sainte-Scholastique afin qu'ils puissent concourir à égalité avec les employés de langue française?

M. Jamieson: Oui, certainement. Tout d'abord, examinons la seconde partie de votre question. Nous multiplions, comme nous l'avons fait depuis quelque temps déjà, les possibilités de cours de formation dans la langue seconde et même s'il reste bien des choses encore à améliorer, nous pensons qu'il y a progrès, et notre intention est de continuer dans cette voie.

En attendant, pour la première partie de votre question, il est vrai que l'anglais est la langue universelle en matière de contrôle aérien. D'autre part, cependant, dans la plupart des pays, et certainement ici au Canada nous devons tenir compte de toute l'importance des vols privés de ce que nous appelons l'aviation en générale, et c'est pourquoi nous pensons et nous estimons qu'en matière de trafic aérien et en tout temps, il doit y avoir possibilité de s'exprimer en français. Moi-même, je pourrais être en mesure de me faire comprendre en français dans de très

[Texte]

and over the air and this kind of thing, it would not be fair or proper for us to expect that the tower would only talk to a Canadian pilot in English under all circumstances, and so our objective is to have some French-speaking competence in the tower at all times, and I think that this is an entirely defensible position to take. I do not believe that there have been cases of discrimination but if there are some specific ones that you would like to refer to me privately, I will be glad to look into them and to give you a detailed and background report on the particular case in question.

It is a difficult area, there is no question about that, but I feel that we are, first of all, acting fairly, and secondly, that we are acting responsibly in dealing with it and that we are making quite a bit of progress.

Mr. Allmand: I might say that when the problems were presented to me, they were only presented in terms of commercial aircraft.

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Allmand: And when you mention the field of private flying, that brings a whole new aspect to the whole problem and I think you are right in saying that has to be considered. I must say that that side was not presented to me at all.

Mr. Jamieson: There are many hundreds of such flights in and out of Montreal and other airports in Canada every day.

Mr. Allmand: Yes. You are going to take steps to see that language courses are given there so that people can get some sort of training in the French language?

Mr. Jamieson: Mr. Stoner has taken a particular interest in this problem and I think he might be able to reassure you on a number of points.

Mr. Allmand: Very good.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Allmand, we have had a number of discussions with the Canadian Air Traffic Control Association about this. They themselves are very anxious to participate in this training really on the grounds of safety, as the Minister explained that there would always be a capacity in the tower to deal with an emergency situation if someone had to speak in French to make sure that safety was maintained. I believe we have stepped up our language program quite substantially. In fact, subject to correction from Mr. Azam, bilingualism counsellor, I think we have twelve times as many people under language training now as we had roughly a year and a half ago. Now, we still have a long way to go, and one of the problems is the shortage of air traffic controllers. We have to measure this need of ensuring safety against the fact that we are short of air traffic controllers and we have to have enough people in the key areas to do the main jobs, so it is a bit of a trade-off in trying to make sure that we get the right balance between language

[Interprétation]

bonnes conditions mais en cas d'urgence ou même dans une situation difficile, et surtout en parlant dans des micros ou par radio, ce genre d'exercice, il ne serait ni juste ni sage pour nous que la tour de contrôle ne puisse transmettre ses directives à un pilote canadien qu'en anglais seulement dans toutes les circonstances. C'est pourquoi notre objectif, c'est d'avoir quelques employés francophones dans la tour à tout moment, et je crois que notre attitude est entièrement justifiée. Je ne crois pas qu'il y ait eu des cas de discrimination mais s'il y en a certains en particulier dont vous aimeriez m'entretenir je serais heureux de leur porter toute mon attention et de vous donner un rapport détaillé sur le sujet.

C'est un secteur épineux, il n'y a aucun doute là-dessus, mais j'estime, premièrement que nous agissons avec justice et, deuxièmement, que nous prenons nos responsabilités dans ce domaine et que nous faisons beaucoup de progrès.

M. Allmand: Je dois dire que, lorsqu'on m'a parlé de ces problèmes il n'a été question que de l'aviation commerciale.

M. Jamieson: Oui.

M. Allmand: Lorsque vous avez parlé de l'aviation privée nous voyons le problème tout entier sous un nouveau jour et je pense que vous avez raison lorsque vous dites que cela doit être pris en considération. Je dois dire que l'on ne m'avait pas parlé de tout de cet aspect de la question.

M. Jamieson: Chaque jour, il y a des centaines de vols semblables à l'arrivée et au départ de Montréal et dans les autres aéroports au Canada.

M. Allmand: Oui. Ainsi, vous allez faire en sorte que ces cours de langue soient offerts là-bas afin que ces employés puissent acquérir une certaine connaissance de la langue française?

M. Jamieson: M. Stoner s'intéresse particulièrement à ce problème et je crois qu'il pourrait vous rassurer sur plusieurs points.

M. Allmand: Très bien.

M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur Allmand, nous avons eu plusieurs discussions avec l'Association canadienne de trafic aérien à ce sujet. Ils sont eux-mêmes très désireux de participer à cette formation linguistique pour des questions de sécurité, comme le Ministre l'a expliqué, il sera toujours possible dans la tour de contrôle de faire face à une situation d'urgence si quelqu'un doit parler en français pour assurer toute la sécurité nécessaire. Je crois que nous avons accordé toute la priorité nécessaire à notre programme linguistique. En fait, et sauf rectification de la part de M. Azam, conseiller en bilinguisme, je crois que nous avons 12 fois plus de gens qui suivent des cours de langue que nous en avions il y a un an et demi environ. Nous avons pourtant encore un long chemin à parcourir et l'un des problèmes, c'est le manque de contrôleurs de trafic aérien. Il nous faut tenir compte, dans cette nécessité d'assurer la sécurité, du fait que nous manquons de contrôleurs de trafic aérien, cependant il faut avoir assez d'employés dans les services importants

[Interpretation]

training, which is necessary for safety and for other reasons, and the safety factor of having enough air traffic controllers to do the job.

• 1730

Mr. Breau: A supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Breau?

Mr. Breau: The reason I think is very good, but even if the air traffic language is English, you need somebody there to be able to speak both languages. Would this policy apply to other areas of the country; for example, Moncton which is a very important air traffic centre?

Mr. Stoner: Yes, yes.

Mr. Breau: There are a lot of people flying privately maybe from Quebec and New Brunswick the policy is the same for other airports also?

M. Stoner: Oui, il y en a beaucoup et nous suivons la même politique partout.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: I will just finish off with a few quickies. You say there is a shortage of air traffic controllers, and I know they were working a lot of overtime about a year or so ago. Are you stepping up your recruiting program and training program for air traffic controllers?

Mr. Stoner: We are certainly moving in this direction as quickly as we can. I think you will notice in the estimates that we have plans for increasing the number of air traffic controllers. This is one of the substantial items in our estimates, in our increases in manpower.

In our school here, which is presently largely centred in Ottawa, they have really done quite remarkable things, and I think it might be useful, on some occasion, Mr. Minister, for some members of the Committee to see what the school has been able to do by way of training and innovation. We are rather proud of this. It has nothing to do with me, some of the people within the Department have developed techniques for training which I think are really quite advanced and unique to Canada.

Some other countries are having a look at some of the things that our people have worked out on their own to enable this process of training to be speeded up. I might give just one quick example. They developed a technique whereby after a course has been put to air traffic controllers, a particular segment of the course, rather than having a written examination and wasting time, they have a little pushbutton and they ask them three or four questions, and if it all comes out like a Christmas tree they know that the lesson has not got through, but if they get a certain uniformity in it they know that the thing has gone through. This is something we have been trying to sell to the school boards here. In fact, if they

[Text]

pour faire les principaux travaux. Ainsi c'est tout un exercice de maintenir un juste équilibre entre la formation linguistique qui est nécessaire pour des raisons de sécurité et pour d'autres raisons et le facteur sécurité qui consiste à avoir des contrôleurs de trafic aérien en nombre suffisant pour faire face à toute éventualité.

M. Breau: Une question supplémentaire monsieur le président?

Le président: Monsieur Breau?

M. Breau: C'est là une très bonne raison, mais même si la langue du trafic aérien est anglaise, il faut quelqu'un qui puisse parler les deux langues. Cette politique s'appliquera-t-elle à d'autres régions du pays; Moncton par exemple qui est un centre très important?

M. Stoner: Oui.

M. Breau: Il y a beaucoup de particuliers qui volent du Québec et du Nouveau-Brunswick; la politique est-elle la même pour les autres aéroports?

Mr. Stoner: Yes, there a lot of people and we follow the same policy everywhere.

Le président: Monsieur Allmand?

M. Allmand: Je n'ai que quelques petites questions à poser. Vous dites qu'il y a peu de contrôleurs du trafic aérien, et je sais que ces derniers faisaient beaucoup de temps supplémentaire il y a environ un an. Avez-vous l'intention de multiplier vos programme de recrutement et de spécialisation pour les contrôleurs pour le trafic aérien?

M. Stoner: C'est ce que nous tentons de faire. Vous verrez, dans le budget des dépenses, que nous tentons d'augmenter le nombre de contrôleurs du trafic aérien. C'est là un des points importants du budget des dépenses visant l'augmentation de la main-d'œuvre.

Dans notre école, dont les principales succursales sont à Ottawa, nous avons eu la possibilité de faire des choses assez remarquables et je crois qu'il serait utile que quelques membres du Comité viennent voir ce que nous avons pu faire en matière de spécialisation et d'innovation. Nous en sommes très fiers. Quelques personnes du ministère ont mis au point des techniques de spécialisation qui sont vraiment très avancées et uniques au Canada.

D'autres pays étudient ce que nos gens ont accompli afin d'accélérer le processus de spécialisation. Je veux vous donner un petit exemple. On a mis au point une technique: Après un cours, au lieu de faire subir un examen aux contrôleurs du trafic aérien, ce qui est une perte de temps, on appuie sur un petit bouton et on leur demande trois ou quatre questions; si les réponses sont cohérentes, c'est que le cours a été bien assimilé. C'est ce que nous essayons de faire comprendre aux Commissions scolaires depuis déjà quelque temps. En effet, si l'on suivait cette méthode dans les écoles, je crois que ce serait beaucoup mieux; c'est une méthode qui a été mis au point par nos gens et le tout est rempli de succès. La spécialisation est beaucoup plus rapide.

[Texte]

followed this I think the training in the schools would be a good deal better, but it is something that has been developed by our own people, and it is really quite a successful thing. It is helping to speed up the training.

Mr. Allmand: Thank you. I have another quickie with respect to small craft regulations, Mr. Minister. I understand that small craft regulations are established by the Department of Transport. I have not got statistics on this but I have read in the papers and so forth that there has been an alarming increase in accidents on lakes with pleasure craft hitting swimmers and hitting water skiers and everything else.

Is it within the jurisdiction of the Department of Transport to review the rules and regulations and the enforcement of these rules and regulations? It seems that there has been a great abuse by young people sometimes 13 or 14 years old driving boats with high horsepower motors, looking out the back of the boat while the boat is going forward. I had a friend killed by a boat that way, and I am just wondering if these regulations and the enforcement of them are under review?

Mr. Jamieson: To the extent that they come within federal jurisdiction they are, and we have made a number of changes within the last year or so. I am not certain whether they are promulgated yet, but they are certainly in the process of being promulgated. Of course, here once again we have divided jurisdiction. Obviously the federal authorities are not in a position to establish boat operating regulations, let us say on every lake in the country. There are certain bodies of water such as the Great Lakes and others that do come under federal jurisdiction, where these regulations apply.

I do not know how many millions of lakes there are in Canada, and unfortunately most of these bodies of water are in a sense, outside our jurisdiction.

• 1735

Even if they were inside, it just would not be feasible to carry out policing activities on every body of water on which boating activities take place.

Mr. Allmand: Does the RCMP enforce our regulations where they do apply?

Mr. Jamieson: Yes, or the Coast Guard in some instances where the Coast Guard presence is there, but the major responsibility in this area, and it certainly is not one that is easy to exercise, is provincial or, indeed, even municipal in some instances where a lake is located within a town or something of that nature. However, there is no substitute for a safety promotional program and I just hope that people will be sensible about the operation of boats.

The best analogy I can think of is the snowmobile. We can say that a boat has to meet certain standards and that is should only carry and is rated for a motor of such and such a horsepower, such and such a size, but from my own experience I know as well that this is ignored as many times as it is heeded. It is a very tough area when you consider that there are literally hundreds of thousands of pleasure boats in the country right now.

[Interprétation]

M. Allmand: Merci. J'aurais une autre question relative au règlement concernant les petits appareils. Si je comprends bien, ces règlements sont établis par le ministère des Transports. Je n'ai pas de statistique à ce sujet, mais j'ai lu dans les journaux et un peu partout qu'il y a un nombre croissant d'accidents sur les lacs; en effet on dit que les embarcations de plaisance blessent les nageurs et les skieurs. Le ministère des Transports a-t-il l'autorité nécessaire pour étudier les règles et règlements et mettre en vigueur ces règles et règlements? Il semble y avoir abus de la part de jeunes parfois âgés seulement de 13 ou 14 ans; ces derniers conduisent des embarcations à moteur et regarde à l'arrière pendant que l'embarcation va de l'avant. Un de mes amis s'est fait tuer de cette façon et je me demande si ces règlements et la mise en vigueur de ces derniers font l'objet d'une étude?

M. Jamieson: Les règlements sont étudiés dans la mesure où ils sont sous la juridiction du gouvernement fédéral; nous avons fait de nombreux changements au cours des dernières années. Je ne sais pas s'ils sont déjà en vigueur, mais ils sont certainement sur le point de l'être. Une fois de plus nous faisons face à une double juridiction. Les autorités fédérales ne sont pas en mesure d'établir des règlements concernant les embarcations de plaisance pour tous les lacs du pays. Certains organismes comme dans la région des Grands Lacs sont sous la juridiction du gouvernement fédéral et les règlements s'y appliquent.

Je ne sais pas combien il y a de lacs au Canada et malheureusement la plupart des organismes ne tombent pas sous notre juridiction.

Même s'ils se trouvaient à l'intérieur de notre juridiction, il ne serait pas possible de pratiquer des activités de police sur chaque étendue d'eau sur laquelle il y a des activités de navigation.

M. Allmand: Est-ce que la police royale montée canadienne fait appliquer nos règlements là où on doit les appliquer?

M. Jamieson: Oui, où la garde côtière dans certains cas lorsque sa présence existe dans ces parages, mais la principale responsabilité dans cette région, c'est certainement une responsabilité qui est facile d'exercer, appartient à la province ou même aux municipalités dans certains cas où le lac se trouve à l'intérieur d'une ville ou quelque chose de semblable. Toutefois, il n'y a rien pour remplacer un programme de développement de la sécurité et j'espère que les gens se conduiront d'une manière raisonnable en ce qui concerne la navigation en bateau.

La meilleure analogie à laquelle je peux penser est le *Ski-Doo*. Nous pouvons dire qu'un navire doit satisfaire à certaines normes et que qu'il devrait comporter un moteur d'une certaine puissance, d'une certaine dimension, mais par ma propre expérience je sais bien que souvent on ne tient pas compte de cela comme on le devrait. C'est un secteur très épineux. Quand on pense

[Text]

Mr. Allmand: My last question, Mr. Chairman and this is a question that was given to me by another member of Parliament who could not be here. We all cannot be on all committees. Are there any plans to go ahead with the port at Gros Cacouna the famous one that is mentioned in the Auditor General's report.

Mr. Jamieson: There are no specific plans. The rationale for that port, of course, was a great deal better at the time it was constructed than has been represented, but there are some possibilities. At this moment I would prefer not to go into the details of these, but we do not consider that it is a dead loss by any manner or means. We are actively engaged at the moment in trying to determine to what uses that port might be put. When there is anything to report I would be glad to tell you.

Mr. Allmand: Thank you very much.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a question again about the loading ramp for the Halifax International Airport, but first suggest to him, because it is going to be a very expensive thing and will have to be built out much further than, say, similar ramps at Montreal, Toronto or Ottawa, that consideration be given in the design of it so it can be used for two or more aircraft, something going out like a Y. It would save some money if it comes about. I was a little intrigued why it had been planned and has been dropped. Was there a policy developed with regard to a particular type of aircraft which caused it to be postponed?

Mr. Jamieson: Yes sir, when Air Canada made the decision to go into wide-bodied aircraft for use in Canada—as you know the original plans were to purchase three 747's and 10 or 12 of the Lockheed 1011—we then consulted with Air Canada and got from them an indication of their plans as to where and in within what timeframe they were going to start using these planes. Therefore, we started to put in the loading ramps at the airports where they were proposed to be used first, Montreal, Toronto obviously, and then spreading out from there. There was this kind of consultation and Halifax was on the list so that it would be completed at the time the wide-bodied aircraft were to...

Le président: Monsieur Duquet, nous ne sommes que onze, si nous voulons adopter les crédits du ministère, je vous demanderais de rester jusqu'à la fin, si possible.

• 1740

Mr. Duquet: I would propose that we make it a rule that from now on—I am not talking about tonight—that we should adjourn at 5.30 p.m. instead of 6.00 p.m.

[Interpretation]

qu'il y a des centaines, des milliers de bateaux de plaisance au Canada à l'heure actuelle.

M. Allmand: J'ai une dernière question à poser monsieur le président et c'est une question qui m'a été fournie par un autre membre du Parlement qui ne pouvait être ici. Nous ne pouvons pas être à tous les Comités. Y a-t-il des plans pour aller de l'avant avec la construction du port de Gros Kacouna, le fameux port que l'on mentionne dans le rapport de l'auditeur général.

M. Jamieson: Il n'y a pas de plan spécifique. La raison d'être de ce port, naturellement, était bien meilleure à l'époque où il a été construit que on l'a représenté, mais il y a des possibilités. En ce moment, je préfère ne pas entrer dans les détails, mais nous ne considérons pas que ce soit une perte brute d'une manière ou d'une autre. Nous cherchons à l'heure actuelle à savoir à quels usages ce port pourrait être affecté. Quand il y aura quelque chose à vous signaler, je serais heureux de vous le dire.

M. Allmand: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, j'aimerais poser au Ministre une question concernant la rampe de chargement de l'aéroport international d'Halifax, mais je voudrais lui suggérer, parce qu'il s'agit là d'une chose très coûteuse et qui devra être construite beaucoup plus loin que des rampes semblables à Montréal, Toronto ou Ottawa, que lorsqu'on la mettra au point on étudie la possibilité de l'utiliser pour deux avions ou plus, et de faire une rampe avec un embranchement comme un Y. Cela économiserait de l'argent si on pouvait le mettre au point. J'ai été un peu intrigué du fait que on avait fait des plans à ce sujet et on les a abandonnés. Est-ce que cela provient d'une politique mise au point en ce qui concerne un certain type particulier d'avion qui a été à l'origine de ce délai?

M. Jamieson: Oui monsieur, lorsque Air-Canada a pris la décision d'utiliser au Canada des avions à large ciselage comme vous le savez les plans d'origine étaient d'acheter trois *Boeing 767* et 10 ou 12 *Lockheed 1011* nous avons consulté alors Air-Canada et ils nous ont fourni une indication de leurs plans nous indiquant dans quelle limite de temps ils allaient commencer à utiliser ces avions. C'est pourquoi, nous avons commencé à installer les rampes de chargement aux aéroports où on pensait les utiliser en premier lieu, dans Montréal, à Toronto évidemment, et ensuite on les étendrait à partir de là. C'est cette sorte de consultation que nous avons eu et Halifax se trouvait sur la liste si bien qu'il serait terminé au moment où les avions à large ciselage....

M. Chairman: Mister Duquet, we are only 11, and if we want to carry the vote of the department, I would like you to stay till the end if possible.

M. Duquet: Je proposerais qu'à partir de maintenant nous établissons comme règle que—je ne parle pas de ce soir—nous ajournons les séances à 5h30 de l'après-midi au lieu de 6h. de l'après-midi.

[Texte]

The Chairman: We will take that into consideration, Mr. Duquet, and I will talk to the members about it. Mr. McCleave.

Mr. Jamieson: But that essentially—I am sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: It is all right, Mr. Jamieson.

Mr. Jamieson: That essentially is the planning schedule. As there is going to be a delay in the delivery of the planes and in fact this delay was known even before the Rolls Royce problem came up; this is the reason why the work is behind what was normally planned. Does that explain the situation?

Mr. McCleave: Yes. Have you had any indication as to what year this might be expected? Is there any sign?

Mr. Jamieson: The original year of delivery was early 1972 for the L-1011s. The general consensus appears to be that given the best of circumstances there will be a delay of one year. I would expect that the L-1011s or any other kind of wide-bodied aircraft will not be in operation in Canada before 1973 probably.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, my final question concerns the eight recommendations of Mr. Justice Gibson in his report on January 29 of this year. The first four deal with the manufacturer five and six deal with Air Canada and seven and eight deal with the Minister's Department. I wonder if, for example, on the first four the manufacturer had been contacted in any way and what his response has been?

Mr. Jamieson: Because this is such an important question and because it is necessary to be very specific in my answers, I wonder if I could ask the honourable member to permit me to prepare a written response to this question and to make it available to you and to other members of the Committee?

Mr. McCleave: I think that is a perfectly fair suggestion with regard to all eight recommendations.

Mr. Jamieson: That is right, yes.

The Chairman: Mr. Macquarrie.

Mr. Macquarrie: Thank you very much, Mr. Chairman. I wonder if the Minister could report on how things are proceeding regarding the provision of the third boat on the Wood Islands-Cariboo run and also how seriously he is taking my suggestion as to the naming of that boat for a very distinguished statesman?

Mr. Jamieson: The second part is the easiest; I will consider the name very carefully and sympathetically. On the first part of the question, it has been designed. Can someone indicate if the tenders have been called, if they have not they are about to be called. Mr. Johnson, would you like to comment?

[Interprétation]

Le président: Nous étudierons cela, monsieur Duquet, et j'en parlerai aux députés. Monsieur McCleave.

M. Jamieson: Mais c'est essentiellement... Je regrette, monsieur le président.

Le président: C'est bien, monsieur Jamieson.

M. Jamieson: C'est essentiellement dans le tableau de planification. Comme il va y avoir un retard dans la livraison des avions, en fait, ce retard était connu avant même que le problème de Rolls Royce n'ait apparu; c'est la raison pour laquelle le travail se trouve être en retard sur les plans qui avaient été établis normalement. Est-ce que cela explique la situation?

M. McCleave: Oui. Avez-vous une indication sur ce à quoi on peut s'attendre cette année? Y a-t-il un signe quelconque?

M. Jamieson: L'année originale de livraison était le début de 1972 pour les avions L-1011. L'avis général semblait être qu'étant donné les circonstances, il y aura un retard d'un an. Je pense que les avions L-1011 et toutes les autres sortes d'avions à large fuselage ne seront pas en activité au Canada avant 1973 probablement.

M. McCleave: Monsieur le président, ma question concerne les huit recommandations de monsieur le juge Gibson dans son rapport du 29 janvier de cette année. Les quatre premières recommandations s'occupent du fabricant, les recommandations 5 et 6 traitent d'Air Canada, et les recommandations 7 et 8 traitent du ministère du ministre. Je me demande si, par exemple, sur les quatre premières recommandations le producteur a été contacté de quelque manière et quelle a été sa réponse?

M. Jamieson: Ceci est une question très importante, aussi est-il nécessaire que je sois très spécifique dans mes réponses. Je me demande si je pourrais demander à l'honorable député de me permettre de préparer une réponse écrite à cette question et de vous la faire parvenir à vous ainsi qu'aux autres membres du Comité.

M. McCleave: Je pense qu'il s'agit là d'une suggestion parfaitement honnête en ce qui concerne les huit recommandations.

M. Jamieson: C'est bien.

Le président: Monsieur Macquarrie.

M. Macquarrie: Merci beaucoup monsieur le président. Je me demande si le ministre pourrait faire un rapport sur la manière dont les choses progressent en ce qui concerne l'établissement d'un troisième bateau sur le parcours Wood Islands-Caribou et aussi ce qu'il pense de ma suggestion de nommer ce navire du nom d'un homme d'État très éminent?

M. Jamieson: La seconde partie est la plus facile; j'étudierai le nom très attentivement et avec beaucoup de sympathie. En ce qui concerne la première partie de la question, les plans du navire ont été faits. Quelqu'un peut-il indiquer si les soumissions ont été faites ou si elles vont être faites. Monsieur Johnson, pourriez-vous faire un commentaire sur ce point?

[Text]

Mr. D. P. Johnson (Chief, Marine and Ferry Branch, Ministry of Transport): Yes, Mr. Minister. Bids have been received and they are now being considered; the contract should be awarded within the next week or so.

Mr. Macquarrie: My second question, Mr. Chairman, is in reference to the *Irving Whale* project. I want to say how I appreciate the work which your people did. I was in touch with them at least every day and I appreciate their courtesy. I have to observe that perhaps the weatherman was a greater factor than any other. Has the Minister and his Department any prognostication as to the spring—the ship still being at the bottom, the temperature of the water rising and the possibility of some pretty heavy winds in the Gulf?

Mr. Jamieson: I do not believe it will in any sense affect the barge itself. The best expert in the world, Sven Madsen, has indicated that the barge on the bottom is completely sealed. There appears to be no likelihood that any human can envisage that there would be any spill from it. However, immediately the weather conditions permit we will examine it fully and determine what is the best way of dealing with it. I am not at all certain myself what that formula or that technique is going to be except that I can assure the honourable member that we will do absolutely nothing that shows even the slightest possibility of jeopardizing or recreating or compounding the problem. In other words, it will be handled with utmost delicacy and care.

Mr. Macquarrie: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Just back to the highways for a second, Mr. Chairman. Mr. Minister, did Ontario ever spend her allotment for the Trans-Canada Highway on that highway or have they used it for other purposes on Highway 401 et cetera? Coming from the West and knowing how it was spent out there and then you hit Ontario it always made me wonder. I have never asked the question on it.

• 1745

Mr. Jamieson: Mr. Skoberg, I honestly cannot answer the question because the negotiations were between the Department of Public Works and the Province of Ontario, and I cannot say how the moneys were spent. All I know is that the program is now for all practical purposes completed.

Mr. Skoberg: Going back to the question that Mr. Allmand was referring to about the bilingual courses that are being given now, do I understand that every air traffic controller in every location in Canada will now be required to be bilingual?

Mr. Jamieson: No. The position is that beginning with those areas where there is most likely to be a French requirement, we are providing a bilingual capability within the tower, that is, some person who in the event of a situation in which a pilot, even though the universal

[Interpretation]

M. D. P. Johnson (chef de la division de la Marine et des Ferry Boats, ministère des Transports): Oui, monsieur le ministre. Des offres ont été reçues et on les étudie à l'heure actuelle; le contrat sera conclu dans une semaine environ.

M. Macquarrie: Ma seconde question, monsieur le président, se rapporte au projet du *Irving Whale*. Je tiens à dire combien j'apprécie le travail que vos gens ont fait. J'ai été en rapport avec eux au moins chaque jour et j'apprécie leur courtoisie. Je dois observer que peut-être la personne qui fait les prévisions météorologiques a été un facteur plus important que tout autre. Est-ce que le ministre peut se livrer à des prévisions relatives au printemps—le navire étant encore au fond, la température de l'eau augmentant et la possibilité de forts vents existant dans le golfe?

M. Jamieson: Je ne pense pas que cela affectera en aucune façon le chaland lui-même. Le meilleur expert mondial, Sven Madsen, a indiqué que le chaland au fond est complètement scellé. Il ne semble pas possible qu'un humain puisse envisager qu'il ait des fuites. Toutefois, dès que les conditions atmosphériques le permettront, nous l'examinerons complètement et verrons quelle est la meilleure manière de s'occuper de lui. Je ne suis pas sûr moi-même de ce que sera la formule ou la technique qu'on emploiera si ce n'est que je peux assurer l'honorable député que nous ne ferons absolument rien qui puisse d'une manière quelconque mettre en danger ou recréer ce problème. En d'autres termes, on s'en occupera avec le plus grand soin et la plus grande attention.

M. Macquarrie: Merci.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Revenons aux grand-routes pour un instant, monsieur le président. Monsieur le ministre, est-ce que l'Ontario a dépensé son allocation pour la route Transcanadienne sur cette grand-route ou est-ce qu'on l'a utilisée à d'autres fins pour la grand-route 401 etc? Venant de l'Ouest et sachant la manière dont on l'a dépensée là-bas et ensuite atteignant l'Ontario, cela me laisse rêveur. Je n'ai jamais posé cette question auparavant.

M. Jamieson: Monsieur Skoberg, je ne peux vraiment pas répondre à la question parce que les négociations ont été faites entre le ministère des Travaux publics et la province de l'Ontario et je ne peux vous dire comment l'argent a été dépensé. Je sais simplement que le programme est à toute fin pratique maintenant terminé.

M. Skoberg: Pour revenir à la question de M. Allmand au sujet des cours bilingues, dois-je comprendre que chaque contrôleur aérien, partout au Canada, devra maintenant être bilingue?

M. Jamieson: Non. Nous voulons commencer par les endroits où le français pourrait être nécessaire. Nous fournissons un contrôleur bilingue à la tour c'est-à-dire que si dans une situation d'urgence le pilote parlait français même si le règlement universel exige l'anglais, il y

[Texte]

rule is for English, reverts to French for some reason or other in an emergency situation or the like, we will be in a position to cope with it. But there is no basic or fundamental requirement that all air controllers at every location in Canada are or must be bilingual.

Mr. Skoberg: There is no possibility of promotion being refused because of this lack of bilingualism if the people have the opportunity of obtaining the...

Mr. Jamieson: No

Mr. Skoberg: Have you had any difficulties at any airport to your knowledge of overseas planes or foreign planes coming in with your air traffic controllers?

Mr. Jamieson: Not to my knowledge. If one is speaking about commercial aviation—because I think it is fair to assume that in view of the international agreement, English is the language of air control. If it is a commercial flight, this provision would be taken care of. So there is nothing that has come to my attention—I am quite sure that probably there are some occasions when comprehension may be off slightly, for one reason or another, but nothing that would be of any concern.

Mr. Skoberg: A question I asked Mr. Pickersgill this morning—and this is why we are jumping back and forth a bit I do believe—but in one of the decisions on the supercontinental that was just released, as you may be aware, he refers to the continuance of services.

I should read that paragraph:

We believe the purpose of Parliament in authorizing the provision of subsidies to meet losses in passenger-train service is to ensure the continuance of services required to meet the public need for basic transportation.

Would you care to give me your opinion as to what you consider to be basic transportation needs on the rails?

Mr. Jamieson: That is a difficult question to answer off the cuff. But I suppose basic transportation is the ability to be moved from one place to another in some degree of comfort and adequacy. But I would have to think about it before rendering, if you like, a definitive judgment on what constitutes basic transportation.

Mr. Skoberg: In view of the amount of money that is being provided for the STOL airplane project—and the order for return here shows in 1969 and 1970 over \$2 million, over a million in 1970-71, over a million—just about two—in 1968 and 1969, and that is the Department of Industry, Trade and Commerce. Then the national defence, your smaller amounts, just about a quarter of a million in most cases in various years.

What effort is being made to try and come up with some research projects and some money to provide rail transport for this nation? Is there anything being done at all?

Mr. Jamieson: I thought I had answered that fairly comprehensively the other night. There is first of all our total transportation development agency budget for the current year, which is in excess of \$2 million, or in that neighbourhood. We have not apportioned that between modes at present, but I mentioned to you that one of the

[Interprétation]

aurait moyen de faire quelque chose. Il n'y a toutefois pas d'exigence fondamentale selon laquelle tous les contrôleurs du Canada doivent être bilingues.

M. Skoberg: Il n'est donc pas possible que l'on refuse une promotion parce que l'employé n'est pas bilingue si...

M. Jamieson: Non.

M. Skoberg: A votre connaissance, y a-t-il eu des difficultés avec vos contrôleurs lorsque des avions étrangers entraient au pays?

M. Jamieson: Pas à ma connaissance. Si l'on parle d'aviation commerciale—parce qu'il est juste je crois d'assumer qu'en vue de l'accord international, l'anglais est la langue du contrôle aérien—que lors d'un vol commercial on s'occuperait de cette disposition. Rien n'a donc été porté à mon attention. Je suis certain qu'il y a probablement eu des cas où l'on a mal compris pour une raison ou une autre mais il ne s'est rien produit de grave.

M. Skoberg: J'ai demandé quelque chose à M. Pickersgill ce matin. Dans l'une des décisions au sujet du super continental, il fait allusion à la continuation des services.

Je lis le paragraphe:

A notre avis, lorsque le Parlement autorise l'accord de subsides lorsque les services de trains à passagers ont fait des pertes, il s'agit d'assurer la continuation des services nécessaires pour répondre aux besoins du public en matière de transport.

Voudriez-vous me donner votre opinion à ce sujet? Quels sont les besoins fondamentaux en matière de transport par chemins de fer?

M. Jamieson: Il est difficile de répondre à cette question sans préparation. Je suppose que les besoins fondamentaux comprennent la possibilité de se rendre d'un endroit à l'autre avec un minimum de confort et d'efficacité. Il me faudrait toutefois réfléchir avant de donner un jugement définitif à ce sujet.

M. Skoberg: Vu la somme que l'on consacre au programme de décollage et d'atterrissage sur de courtes distances—l'ordre de renvoi indique qu'on a consacré plus de 2 millions de dollars à ce programme en 1969 et 1970 et plus de 1 million de dollars en 1970 et 1971 plus que 2 millions en 1968 et 1969 et il s'agit du ministère de l'Industrie et du Commerce. Pour ce qui est de la Défense nationale, des sommes moins considérables, on dépense environ un quart de million dans la plupart des cas.

Quels efforts déploie-t-on afin de mettre au point des programmes de recherches et d'assurer du transport par voie ferrée au pays? Fait-on quelque chose?

M. Jamieson: Je croyais avoir répondu à cette question l'autre soir en vous donnant suffisamment de détails. En premier lieu, il y a le budget global de l'agence d'expansion du transport pour l'année en cours, qui s'élève à plus de 2 millions de dollars. Nous n'avons pas réparti cette somme à l'heure actuelle mais je vous ai mentionné que

[Text]

major areas of study is various forms of new surface transport.

I deliberately avoided saying rail as such, because we are talking about such things as the Arrow train and various developments of that kind. So that work is going on. In addition to that, as I have mentioned, certain funds have been given to universities with a particular emphasis on the study at Queen's University, which is really railway-oriented rather than to other modes. And of course the two railways themselves—I have no way of knowing exactly at the moment what money they are putting into research, but there is money being spent there.

• 1750

On top of that, of course, we have access to whatever is being done in other countries, and most particularly in the United States. As I said in a general way the other night, I do not believe a dollar sign is necessarily a reflection of the amount of research to which we have access in this particular field.

Mr. Skoberg: I am quite aware of the Queen's University research project that is going on and also the position that the Chairman of that research project took—he is one of the Vice-presidents of Canadian National—in his original statement about rail transportation. I am wondering whether or not you have anybody from your Department assigned to the research projects that are presently going on at Queen's University?

Mr. Jamieson: Yes. The head of our Transportation Development Agency, Mr. John Gratwick, is a member of the Board and he is actually engaged in that study in that capacity.

Mr. Skoberg: Maybe this is an unfair question, but most of the decisions by the Canadian Transport Commission are that travellers are not entitled to meals or beds as these are really luxury services at the expense of the Canadian taxpayer. I am referring to the transcontinental type of trains in this regard.

Mr. Jamieson: I think it is a defensible proposition if one thinks in terms of by far the greater percentage of Canadians who choose other methods of travelling across the country or within the country. The family that travels by automobile, for instance, and is required to stay overnight at a particular location has to pay certain rates for motels and for meals along the way. Clearly these things are not subsidized by the Canadian public—at least not in a direct sense, although there may be some exceptions. It would not seem to me to be a valid proposition that simply because someone is on a train that they should get these facilities at a very much lower cost than people who use other methods of travel.

Mr. Skoberg: I do not think that is the position that is being taken by the Commission, Mr. Minister. They are suggesting in fact that meals and beds and luxury services really are not necessary on this type of train.

[Interpretation]

les nouveaux moyens de transport terrestre constituent l'un des points d'intérêt majeurs.

J'ai évité de parler des chemins de fer parce que nous parlons par exemple du train *Arrow* et d'autres moyens semblables. Les travaux continuent donc. En outre, comme je l'ai mentionné, on a consacré des fonds à des universités en particulier à l'Université Queens qui a des programmes d'études sur les chemins de fer. Je ne sais pas combien d'argent ils consacrent à la recherche à l'heure actuelle, mais je sais qu'ils dépensent de l'argent à cette fin.

En sus de tout cela, nous avons évidemment accès à tout ce qui est fait dans les autres pays et tout particulièrement aux États-Unis. Comme je l'ai déclaré de façon générale l'autre soir, je ne crois pas qu'un signe d'un dollar représente nécessairement la somme de recherche à laquelle nous avons accès dans ce domaine particulier.

M. Skoberg: Je connais bien le projet de recherche de l'Université Queens qui est présentement en cours et également la position que le président de ce projet de recherches a prise—il est un des vice-présidents du Canadien National—lors de son premier exposé sur les transports par chemin de fer. Je me demande si oui ou non votre ministère a désigné un préposé au projet de recherches qui est présentement en cours à l'Université Queens?

M. Jamieson: Oui. Le directeur de l'Office de développement des transports, M. John Gratwick, est un membre de la Commission et il est présentement engagé dans cette étude.

M. Skoberg: Je ne sais pas si ma question est impertinente, mais la plupart des décisions qui ont été prises par la Commission canadienne des transports sont à l'effet que les voyageurs n'ont pas droit aux repas ou aux wagons-lits car il s'agit là réellement de services de luxe à la charge du contribuable canadien. Dans pareils cas, je me réfère aux trains genre transcontinental.

M. Jamieson: A mon avis, il s'agit là d'une proposition qui se défend bien, si l'on se base sur le fait que la majorité des Canadiens choisissent d'autres façons de voyager à travers le pays. La famille qui voyage en automobile par exemple et qui doit demeurer une nuit à un endroit particulier doit payer certaines sommes pour le motel et pour les repas sur le parcours. De toute évidence, ces services ne reçoivent pas de subvention du public canadien du moins pas directement, bien qu'il puisse y avoir quelques exceptions. Il ne me semble pas que ce soit une proposition valable tout simplement parce que quelqu'un voyage par train et qu'il doit obtenir ces services à un taux beaucoup inférieur à ceux que paient les gens qui se servent d'autres moyens de transport.

M. Skoberg: A mon avis, ce n'est pas là la position que la Commission a prise, monsieur le ministre. Ils disent en effet que les repas et les wagons-lits et les services de luxe ne sont vraiment pas nécessaires sur ce genre de train.

[Texte]

Mr. Jamieson: You would have to ask the Chairman of the Commission exactly what he means. I cannot visualize a situation in which you would leave from the east coast of Canada and go through to Vancouver without some place to get a meal, or something of that nature. I just cannot see a transcontinental train not having some of these facilities on it. It was my understanding from reading the Commission recommendation that what they were really questioning was whether or not those meals and those facilities should be provided in some cases at something less than half what they actually cost, and whether this was an appropriate item for subsidy. That was my interpretation of it, but I think the Chairman of the Commission can probably answer that better than I.

Mr. Skoberg: I think if we look in the paper we can see what will happen with STOL aircraft within two years, and if we look at the increase in the cost of various other aircraft that are coming out it makes one wonder whether or not we are devoting our entire time to that type of transportation facilities and not looking at other areas that other countries are looking into at his time. I am sure you have seen where other countries are doing something about it.

Mr. Jamieson: Yes, but I can only repeat what I have said on several occasions here, that what I am working toward with a very good degree of success is an exchange of research information with other countries. Japan has obviously had a great deal of experience with mass transit in railroads, and if they are willing to share that information with us in Canada I am not so chauvinistic or so nationalistic that I will not take that research and use it in any way I can if they are prepared to give it to me.

Mr. Skoberg: I agree with you 100 per cent so long as we do not eliminate everything that is here now, and that is the end of it. Of the studies I have asked for there are some here that I think are somewhat important.

A survey of the travel pattern and the significant demands and characteristics of the travelling public on certain important intercity routes. I am wondering if some of these could not be made available to the Committee if we are really interested in looking at transportation.

The impact of new transport technology on these inter-city routes.

A survey to determine the role of containerization, which may be available at this time in Canada.

A survey of air transport facilities in the North.

A research program into the transportation of grain in support of the Grains Policy Group. I am wondering about that one in particular. It said that it will be completed April 1970. Are you aware of whether or not that report is completed?

Mr. Jamieson: No, I am not certain. I would have to make inquiries. Most of these are on-going studies. They never really get what I would describe as totally completed anymore than the one on Atlantic aviation is a

[Interprétation]

M. Jamieson: Vous devriez demander au président de la Commission ce qu'il veut dire exactement. Je ne puis concevoir une situation dans laquelle vous partez de la côte est du Canada et vous vous rendez jusqu'à Vancouver sans qu'il y ait un endroit pour prendre un repas ou quelque chose de cette nature. Je ne puis tout simplement pas comprendre qu'un train transcontinental ne puisse assurer certains de ces services. A la lecture de la recommandation de la Commission, je croyais que ceux-ci s'interrogeaient à savoir si oui ou non ces repas et ces services peuvent être assurés dans certains cas à un taux moindre que la moitié du taux actuel et s'il y avait un élément approprié pour la subvention. Je la conçois de cette façon, mais, à mon avis, le président de la Commission peut probablement vous répondre mieux que moi à cet égard.

M. Skoberg: Si nous jetons un coup d'œil dans les journaux, nous pouvons voir ce qui arrivera à l'avion STOL d'ici deux ans et si nous jetons également un coup d'œil sur l'augmentation dans les dépenses de divers autres avions qui entrent sur le marché, l'on se demande si oui ou non nous n'employons pas tout notre temps à ce genre de services de transport et nous n'envisageons pas d'autres secteurs que d'autres pays envisagent présentement. Je suis assuré que vous avez pris connaissance de ce que font certains autres pays à cet égard.

M. Jamieson: En effet, mais ce que je m'efforce de faire et qui se révèle un succès est un échange de renseignements en matière de recherches avec d'autres pays. Le Japon a eu manifestement beaucoup d'expérience en matière d'information sur le transport par chemin de fer et s'il désire partager ces renseignements avec notre pays, je ne suis pas si chauvin à tel point que je n'emploierai pas cette recherche et l'emploierai dans tous les moyens que je peux s'ils sont prêts à nous donner ces renseignements.

M. Skoberg: Je suis 100 p. 100 d'accord avec vous en autant que nous n'éliminerons pas tous les services qui existent ici présentement. Des études sur lesquelles j'ai posé la question il y en a quelques-unes ici qui, à mon avis, ont une certaine importance

Une enquête sur les façons de voyager et les demandes et caractéristiques importantes du public voyageant sur certaines lignes interurbaines importantes. Je me demande si certains de ces renseignements ne pourraient pas être mis à la disposition des membres du comité si nous sommes vraiment intéressés à étudier le transport.

Les conséquences des nouvelles techniques de transport sur certaines lignes interurbaines.

Une étude pour déterminer le rôle de la conteneurisation, qui est peut-être disponible actuellement au Canada.

Une enquête sur les installations de transport aérien dans le Nord.

Un programme de recherches sur le transport des céréales appuyant le Grains Policy Group. Ce programme est censé être complété depuis avril 1970. Savez-vous si ce rapport est terminé?

M. Jamieson: Non, je n'en suis pas certain. Je devrai me renseigner. La plupart de ces études sont des études qui se poursuivent actuellement. En fait, elles ne se terminent jamais. Toutefois, je serais très heureux de mettre à

[Text]

complete report. In other words, they tend to lead to other things. However, I would be more than pleased, not only to make available whatever we have in the way of research, provided it is not in some way or other copy-right or something of that nature, but in addition to that, once again, if the Committee has the time and the inclination, and would like to talk to some of our research people, the more informed and the more you know about these things the better, so I am quite pleased to be able to arrange that for you, if you wish.

Mr. Skoberg: What about the potential use of capsule pipelining in Canada?

Mr. Jamieson: That is one of the areas we are looking at. There are slurry pipelines, there are capsule pipelines, there are even what we now call people pipelines. There are even some people suggesting that the way to move people is quite literally in capsules on a tunnel-type system, so we have more than enough to keep you busy if you want to read it all.

Mr. Skoberg: This was to be completed in June 1970 and that is why I am wondering.

In an article that appeared in the paper under the heading "Back Fare Hike, CP asks CN" it says:

CP Rail has asked Canadian National Railways to join it in increasing transcontinental train fares, the Canadian Transport Commission was told yesterday.

This was in the *Montreal Star* of October 27, 1970.

Do you not consider there is a certain amount of collusion between the railroads in this regard? If you are really interested in a competitive spirit, what type of operation is that, when you see one railroad asking another one to go along with them in some of their dealings.

Mr. Jamieson: I would hardly use the word "collusion" when, in fact, the National Transportation Act and the historical pattern in this country has been to encourage this kind of I suppose one could call it consultation. In other words, they are obliged by law, as I recall it, to consult on these matters.

Mr. Skoberg: That is a new type of consultation, Mr. Minister.

I, like Mr. Macquarrie, am a little concerned that the only project we have in Saskatchewan is one where you acquired some land in Regina for the acquisition of a municipal airport of \$2.75 million. Were there no other projects expected in the province at either Saskatoon or Regina?

Mr. Jamieson: I met with the group in Saskatoon two weekends ago with regard to land acquisition and access to the airport, and various things of this kind were discussed with them. I am not sure if they will emerge in 1972 or not, in terms of actual expenditures, and there may very well be some other smaller expenditures at airports throughout the province, but there once again, I would have to look into it in more detail. All we have here, of course, are the major items.

[Interpretation]

votre disposition tous les fruits de nos recherches, pourvu qu'il n'y ait pas de droits d'auteur ou d'autres empêchements de ce genre. De plus, si le comité désire rencontrer certains de nos chercheurs, ceux qui sont les plus informés et connaissent mieux les choses, je serai très heureux de vous accommoder.

M. Skoberg: Que dire de l'utilisation possible des pipelines de capsules au Canada?

M. Jamieson: C'est un des domaines que nous étudions. Il y a de nombreuses sortes de transport par pipe-line. Il y a même des gens qui vont jusqu'à dire qu'on devrait transporter les gens dans des capsules à l'intérieur d'un système de tunnels. Vous voyez donc qu'il y a amplement de matière à vous tenir occupés si vous voulez lire tout le rapport.

M. Skoberg: Il devait être terminé en juin 1970 et c'est ce qui me tracasse.

Dans un article de journal intitulé «Back Fare Hike, CP asks CN», on peut lire:

Le CP a demandé au Canadien National de se joindre à lui dans l'augmentation des tarifs ferroviaires intercontinentaux, a appris hier la Commission canadienne des transports.

C'était dans le *Montreal Star* du 27 octobre 1970.

Ne considérez-vous pas qu'il y a une certaine connivence entre les deux chemins de fer? Si on veut un esprit concurrentiel, comment pourrait-on qualifier le fait qu'un chemin de fer demande à un autre d'abonder dans le même sens que lui.

M. Jamieson: J'hésiterais à employer le terme «connivence» alors qu'en fait la Loi nationale sur les transports et la tradition au pays ont toujours permis ce genre de consultations. Autrement dit, je crois qu'ils sont obligés de se consulter sur ces questions.

M. Skoberg: C'est un nouveau genre de consultations, monsieur le ministre.

Tout comme M. Macquarrie, je suis un peu inquiet du fait que le seul projet en Saskatchewan soit celui où vous avez acheté un terrain à Regina en vue de l'acquisition d'un aéroport municipal de 2.75 millions de dollars. N'y avait-il pas d'autres projets pour Saskatoon ou Regina?

M. Jamieson: J'ai rencontré le groupe à Saskatoon il y a deux semaines et nous avons parlé de l'acquisition et de l'accès à l'aéroport. Je ne sais pas s'il y aura en fait des dépenses en 1972, et il y aura peut-être d'autres petites dépenses aux aéroports dans la province, mais, de nouveau, je devrais étudier la question plus à fond. Il ne s'agit ici que des postes les plus importants.

[Texte]

Mr. Skoberg: The amount here, the \$2.75 million, I am wondering what that is provided for. It says takeover of the municipal airport. Is that not for this year?

Mr. Jamieson: In Regina?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Jamieson: Yes, we hope that we can complete in the current year our negotiations with the City of Regina with regard to resolving all of the outstanding matters in connection with the takeover of the airport.

Mr. Skoberg: That is municipally owned?

Mr. Jamieson: At the present time.

• 1800

Mr. Skoberg: I would just like to make representation as I have once before to try and provide an access road to that airport from the metropolitan area of Moose Jaw, which is 35,000 people. It is utterly impossible now to get down that road from the Trans-Canada. It is not that long a strip of road that could be looked after, I am sure, and it does serve a considerable...

Mr. Jamieson: Yes.

Mr. Skoberg: If you want to go on, six is fine with me, Mr. Chairman.

The Chairman: No, but I think I allowed you about 20 minutes, Mr. Skoberg. I think I have been pretty fair.

Mr. Jamieson: We will note your representations with regard to the road.

Mr. Skoberg: I will just go on the bottom of the list, then, if it is all the same.

The Chairman: This is the end of my list, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Well, then, I am at the bottom again.

The move of Air Canada reservations to Montreal, of course, has received a lot of attention in the House of Commons, and you acknowledge it to some degree, Mr. Minister. You in no way believe that this will downplay the importance of our national capital, to have the reservation system moved from Ottawa to Montreal?

Mr. Jamieson: No, I do not think that it is a downgrading step. In point of fact, if the system works satisfactorily, and I am not in a position as a technician to know whether it will or not, I would suspect that it is of no importance at all to the person phoning in as long as they are handled properly whether they are answered in Ottawa or in Montreal, or for that matter any place else. In other words, what would be important and what would certainly downgrade the service would be if it was not a good service. I am told by Air Canada that they are satisfied that it will be, but I think that you would have to ask for details as to that from Air Canada when they come before you.

[Interprétation]

M. Skoberg: Je me demande à quoi sert exactement le montant de 2.75 millions de dollars. On parle de l'acquisition d'un aéroport municipal. N'est-ce pas prévu pour cette année?

M. Jamieson: A Regina?

M. Skoberg: Oui.

M. Jamieson: Oui. Nous espérons terminer au cours de l'année nos négociations avec la ville de Regina et résoudre toutes les questions en suspens en ce qui a trait à l'acquisition de l'aéroport.

M. Skoberg: Elle appartient à la municipalité?

M. Jamieson: Actuellement.

M. Skoberg: Je n'aimerais que formuler une observation, étant donné que je l'ai déjà fait, pour essayer d'obtenir une route d'accès à l'aéroport à partir de la région métropolitaine de Moose Jaw, qui compte 35,000 habitants. À l'heure actuelle, c'est tout à fait impossible d'accéder à cette route à partir de la Trans-Canada. Ce n'est pas une route si longue qu'elle ne puisse être entretenue, j'en suis sûr, et elle dessert un grand nombre...

M. Jamieson: Oui.

M. Skoberg: Si vous voulez continuer, six minutes me conviennent, monsieur le président.

Le président: Non, mais je vous permettrai environ vingt minutes, monsieur Skoberg. Je pense avoir été juste.

M. Jamieson: Nous tiendrons compte de vos observations au sujet de la route.

M. Skoberg: Je ne continuerai qu'au bas de la liste, alors, si c'est la même chose.

Le président: C'est la fin de ma liste, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Alors, j'en suis encore à la fin de la liste.

Le déménagement du service des réservations d'Air Canada à Montréal, bien entendu, a reçu beaucoup d'attention à la Chambre des communes, comme vous avez pu le constater dans une certaine mesure, monsieur le ministre. Selon vous, cette mesure ne diminuera aucunement l'importance de notre capitale nationale, du fait que le service des réservations soit déménagé d'Ottawa à Montréal?

M. Jamieson: Non, je ne crois que ce soit une mesure rétrograde. En fait, si le système fonctionne d'une façon satisfaisante, et je ne suis pas en mesure, en tant que technicien, de savoir s'il fonctionnera ou non, j'imagine que cela n'a aucune importance pour la personne qui téléphone, pourvu qu'on réponde convenablement aux appels, que cela se fasse à Ottawa, à Montréal ou ailleurs. En d'autres termes, ce qui serait important et ce qui diminuerait certainement le service, c'est que ce ne soit pas un excellent service. Les autorités d'Air Canada m'ont dit être certaines que ce serait un excellent service, mais je crois que vous devriez leur demander des détails à cette fin, lorsqu'elles comparaitront devant vous.

[Text]

Mr. Skoberg: We will try that.

Mr. Jamieson: Incidentally, it is being done in a great many cities all over the world. In the United States, as you know, it is fairly widespread.

Mr. Skoberg: Did I understand Washington? Did somebody mention Washington?

Mr. Stoner: There are one or two airlines that use Washington through to New York on the same basis.

Mr. Skoberg: Well, we are more important than Washington, so I will end on that one.

Votes 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 and 55 agreed to.

The Chairman: This completes the Estimates of the Minister of Transport.

This Committee is adjourned until 8 o'clock tonight.

Mr. Jamieson: Thank you for your courtesy, gentlemen.

EVENING SITTING

● 2015

The Chairman: Gentlemen, when we adjourned at noon, Mr. Rock had the floor. You have still two more minutes, Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pickersgill, when we left off this morning I believe that you established that if CNR-CPR has three trains per day from one point to another and if they would want to discontinue, say, two of them, there would be no public hearings.

Mr. Pickersgill: "Discontinue" is a word that has a special meaning in the Act. If you had just said "take off"...

Mr. Rock: Yes.

Mr. Pickersgill: ...it would be easier.

Mr. Rock: "To take off" the service?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: If they would want to take off the service, it would not be necessary that there be a public hearing; but it still means that they apply to you, though.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon?

Mr. Rock: They still do apply to you for permission.

Mr. Pickersgill: They file a notice that they are going to do it.

Mr. Rock: They file a notice.

Mr. Pickersgill: They do not require our permission.

The Chairman: Gentlemen, would you please talk one at a time.

[Interpretation]

M. Skoberg: Nous essaierons cela.

M. Jamieson: Incidemment, cela se fait dans bien des grandes villes du monde entier. Aux États-Unis, comme vous le savez, ce service est très répandu.

M. Skoberg: Ai-je compris Washington? Quelqu'un a-t-il mentionné Washington?

M. Stoner: Il y a une ou deux lignes aériennes qui utilisent Washington jusqu'à New York, selon le même principe.

M. Skoberg: Nous sommes plus importants que Washington, aussi terminerai-je sur celle-là.

Les crédits 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 et 55 sont acceptés.

Le président: Cela complète le budget du ministère des Transports.

Le Comité s'ajourne à 20 heures.

M. Jamieson: Messieurs, je vous remercie de votre courtoisie.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, lorsque la séance a été levée à midi, M. Rock avait la parole. Vous avez encore deux minutes, monsieur Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président.

Monsieur Pickersgill, lorsque nous nous sommes quittés, je crois que vous étiez en train de dire que si le CN ou le CP avait trois trains par jour allant d'un endroit à un autre et s'il voulait interrompre, disons, deux de ces trains il n'y aurait pas d'audience publique.

M. Pickersgill: «Interrompre» est un mot qui a une signification particulière dans cette Loi. Si vous aviez plutôt dit «supprimer»...

M. Rock: Oui.

M. Pickersgill: ... cela serait plus clair.

M. Rock: «Supprimer» le service?

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: S'ils voulaient supprimer le service, une audience publique ne serait pas nécessaire; mais il faut quand même s'adresser à vous.

M. Pickersgill: Je vous demande pardon?

M. Rock: Ils doivent toujours vous demander une permission.

M. Pickersgill: Ils n'ont pas besoin de notre permission.

M. Rock: Ils l'ont noté.

M. Pickersgill: Ils ne demandent pas notre permission.

Le président: Messieurs, pourriez-vous, s'il vous plaît, parler chacun à votre tour.

[Texte]

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: Right.

The Chairman: Would you put your question, then, and ask Mr. Pickersgill to reply.

Mr. Rock: Yes.

When the railway companies want to take off certain service, and particularly when there are, say, three trains per day from one point to another and they want to take away two of them, a public hearing is not really required, according to the statement you made before. What I want to establish here is whether they have to put in their request to you for permission to take off these two trains.

Mr. Pickersgill: No, they do not require permission. They have to file a notice of their intention and we can disallow it, if we want to; but if we do nothing, then they can go ahead.

Mr. Rock: I would not want to be left with the impression that nothing is done in most cases. What I mean by this is, you do investigate each case?

Mr. Pickersgill: Oh, yes.

Mr. Rock: And if you feel that...

Mr. Pickersgill: If we come to the conclusion that the one train will take care of the traffic, we do not interfere. If we think the one train will not take care of the traffic or will cause great public inconvenience, then we do interfere.

Mr. Rock: This is what I wanted to establish.

Mr. Pickersgill: I can give you a precise case. The Canadian Pacific notified us of their intention to take off two of the three trains between Montreal and Quebec, and we refused to let them do it. We looked at the traffic carried on the trains and decided that it was too great; and that the public required those trains for the time being.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Pickersgill: In the case of the North Shore, where CPR, between here and Montreal, used to have two trains a day, they said they would take off one. We saw no objection to that except on Sunday nights. On Sunday nights, we found there was a lot of traffic; so we ordered them to continue the Sunday night service from Hull to Montreal. And we did that on our own.

Mr. Rock: I see.

Mr. Pickersgill: If somebody complains that there is not going to be adequate service, of course, we investigate every complaint, and if there is not enough service to carry the traffic then we would have the power to order them to put additional capacity on to do so.

Mr. Rock: The public have the impression that CPR and even CNR have the intention of discontinuing passenger service.

[Interprétation]

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: D'accord.

Le président: Pourriez-vous poser votre question et ensuite demander à M. Pickersgill d'y répondre.

M. Rock: Oui.

Lorsque les compagnies de chemins de fer veulent supprimer certains services et, en particulier, lorsqu'il y a, disons, trois trains allant chaque jour d'un endroit à un autre et qu'ils veulent en supprimer deux, vous dites qu'une audience publique n'est pas absolument nécessaire. Ce que je veux préciser ici c'est de savoir s'il leur faut vous demander l'autorisation de supprimer ces deux trains.

M. Pickersgill: Non, ils n'ont pas besoin d'autorisation. Ils doivent nous avertir de leur intention et nous pouvons rejeter cela si nous le voulons; mais si nous ne faisons rien, ils peuvent faire ce qu'ils veulent.

M. Rock: Je ne voudrais pas qu'on me donne l'impression que dans la plupart des cas rien n'est fait. Ce que je veux dire par là, est: étudiez-vous bien chaque affaire?

M. Pickersgill: Oh, oui.

M. Rock: Et si vous pensez que...

M. Pickersgill: Si nous arrivons à la conclusion que le seul train pourra suffire aux besoins nous ne faisons rien. Si nous pensons qu'un seul train sera insuffisant ou créera une situation désagréable, alors nous intervenons.

M. Rock: C'est ce que je voulais savoir.

M. Pickersgill: Je peux vous donner un exemple précis. Le Canadien Pacifique nous a avertis de son intention de supprimer deux des trois trains quotidiens entre Montréal et Québec et nous leur avons refusé l'autorisation. Nous avons examiné quel était le trafic de ces trains et nous avons décidé qu'il était trop important et que, pour le moment, le public avait besoin de ces trains.

M. Rock: Oui.

M. Pickersgill: Dans le cas du North Shore, où le CPR, entre ici et Montréal, avait deux trains par jour, ils ont dit qu'ils voulaient en supprimer un. Nous n'y avons vu aucune objection sinon pour le dimanche soir. Nous avons constaté que le dimanche soir il y avait un important trafic; nous leur avons donc dit de continuer le service du dimanche soir de Hull à Montréal. Et nous l'avons fait de notre propre initiative.

M. Rock: Je vois.

M. Pickersgill: Si quelqu'un se plaint qu'il n'y aura pas de service convenable, bien sûr, nous examinons toutes les réclamations et s'il n'y a pas assez de service pour faire face au trafic nous pouvons ordonner aux compagnies de créer une capacité supplémentaire.

M. Rock: Le public a l'impression que le CP et même le CN ont l'intention de cesser de transporter des passagers.

[Text]

• 2020

This is the impression that many people have. This is why I was asking these questions. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pickersgill, I am wondering if you could tell me how many appeals have been made under Section 16(2) both (a) and (b) of the National Transportation Act since the Act has been passed?

Mr. Pickersgill: You mean applications?

Mr. Allmand: Yes. This is the section...

Mr. Pickersgill: I know it.

Mr. Allmand: You know the section?

Mr. Pickersgill: Yes. My recollection is that there have been two. There may have been three applications. I think one has been set down for a hearing sometime in April, maybe. I am not sure of the exact date. But the other two are still being examined.

Mr. Allmand: So there has been no decision under that Section yet?

Mr. Pickersgill: There has been no decision made under that section yet, but I think there have been only three applications.

Mr. Allmand: Are these cases recorded and will their decisions be made public? Are they open to the public?

Mr. Pickersgill: In these cases the application is made public. The railways and anyone else who wants to has the opportunity to intervene, they are advertised, and I would think that if a *prima facie* case is established at all, there would have to be a public hearing. You could conceive of applications being made that were of such a frivolous character that when a railway replied it would be apparent to everybody that there would be no sense in holding a hearing. But normally one would expect rather prolonged consideration of these things.

Mr. Allmand: It is my understanding that this section is a very important section for the benefit of the consumer, the consumer of carrier services. You mention railways but I understand Section 16 applies to all carriers.

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Allmand: And it is a section which I believe gives a right of recourse against many things that the public might grieve of with respect to transportation, and I was just wondering if it has been effective or not but I see we have had no decisions.

Mr. Pickersgill: We have had no decisions at all. There is a rapeseed case that has been set down for a hearing. I think it is sometime in April the hearing is going to be. I do not think I should try to go into it but it is a question of whether or not processed rapeseed should have the same rate from Western to Eastern Canada as rapeseed that has not been processed.

[Interpretation]

C'est l'impression qu'ont beaucoup de gens. C'est pourquoi je posais ces questions. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Pickersgill, je me demande si vous pourriez me dire combien d'appels ont été faits au titre de l'article 16 paragraphe 2 (a) (b) de la loi nationale sur les Transports depuis que celle-ci a été approuvée?

M. Pickersgill: Vous parlez d'application de cette loi?

M. Allmand: Oui. C'est l'article...

M. Pickersgill: Je le connais.

M. Allmand: Vous connaissez cet article?

M. Pickersgill: Oui. Il me semble qu'il y a eu deux cas ou peut-être trois. Je crois que pour une de ces affaires il doit y avoir une audience en avril, je ne connais pas la date exacte. Quant aux deux autres, ils sont en cours d'examen.

M. Allmand: Donc il n'y a eu encore aucune décision prise au titre de cet article?

M. Pickersgill: Aucune décision n'a encore été faite à l'application de cet article. Mais je pense qu'il y a eu seulement trois demandes.

M. Allmand: Ces affaires sont-elles enregistrées et leurs décisions seront-elles rendues publiques? Sont-elles ouvertes au public?

M. Pickersgill: Dans ces affaires, la demande est publiée. Les compagnies de chemins de fer et toute personne intéressée peut intervenir; les autres choses sont publiées et je pense que, étant donné le caractère de la nouveauté de ces affaires, il faudra nécessairement une audience publique. On pourrait imaginer des demandes d'un caractère aussi fantaisiste que la réponse d'une société rendrait clair à tout le monde qu'il serait inutile de faire une audience. Mais en temps normal, on s'attendrait plutôt à un examen prolongé de ce genre d'affaires.

M. Allmand: Je crois que cet article est très important pour le consommateur, pour l'usage des services de transport. Vous parlez des chemins de fer mais je crois que l'article 16 s'applique à tous les transporteurs.

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Allmand: Et c'est un article qui, je pense, accorde un droit de recours contre de nombreuses choses dont le public pourrait avoir à se plaindre à propos des transports et je me demandais s'il était efficace ou non, mais puisque nous n'avons pas de décision...

M. Pickersgill: Nous n'avons aucune décision. Il y a une affaire de colza pour laquelle il y aura bientôt une audience. Je crois que celle-ci aura lieu au mois d'avril. Je ne pense pas qu'il faille ici en faire détail à ce sujet mais la question est de savoir si le colza transformé devrait avoir subi le même tarif de l'Est à l'Ouest du Canada que celui du colza non transformé.

[Texte]

Mr. Allmand: I was going to ask you if any of the cases dealt with passenger service.

Mr. Pickersgill: Oh, it does not apply to passenger service at all, I think.

Mr. Allmand: Now, that is a very important caveat.

Mr. Pickersgill: I may be wrong, you know. I am not a lawyer but it would not appear to me to have any relationship to passenger service.

Mr. Allmand: I see. When I read it, I had the impression it applied to all sorts of services offered by carriers, whether it was freight or passenger.

Mr. Pickersgill: It does say the carriage of traffic, that includes passengers.

Mr. Allmand: I do not want to make a legal interpretation of the Act at this time.

Mr. Pickersgill: No, no. Right. You have raised a very interesting question but I do not think anybody thought of it when the Bill went through Parliament.

Mr. Allmand: I thought of it.

• 2025

Mr. Pickersgill: I would think on the face of it it is very unlikely that it would apply to passengers. I do not see, just going through it quickly, how it could be applied to passengers. Maybe you could try to state a case to see if it did.

Mr. Allmand: We may some day. I will now move on to another appeal section.

Mr. Pickersgill: This is not an appeal section.

Mr. Allmand: No, but it contains a right to have a hearing held.

Mr. Pickersgill: This is an application.

Mr. Allmand: I understand that under the section the commission can order changes in services if they feel that...

Mr. Pickersgill: Changes in rates. I think it applies to rates, does it not? I do not think it applies to anything but rates.

Mr. Allmand: Let me just refer to it. It says in Section 16(2):

- (2) Where a person has reason to believe
 - (a) that any act or omission of a carrier or of any two or more carriers, or
 - (b) that the effect of any rate established by a carrier or carriers pursuant to this Act...

My understanding of it was that it applied to more than tariffs, but again I guess this is a matter of legal interpretation.

[Interprétation]

M. Allmand: J'allais vous demander si ces affaires concernent les services de passagers.

M. Pickersgill: Oh, elles ne concernent pas du tout les services de passagers.

M. Allmand: C'est très important.

M. Pickersgill: Je peux me tromper vous savez. Je ne suis pas juriste mais il me semble qu'il n'y a aucun rapport avec des services de passagers.

M. Allmand: Je vois. Lorsque je l'ai lu, j'ai eu l'impression qu'il s'appliquait à toutes les sortes de services offerts pour les transporteurs, qu'il s'agisse de marchandises ou de passagers.

M. Pickersgill: Il s'agit du transport, ce qui inclut aussi les passagers.

M. Allmand: Je ne veux pas maintenant faire une interprétation juridique de la loi.

M. Pickersgill: Non, non. Vous avez raison. Vous avez soulevé une question très intéressante mais je ne pense pas que quiconque y ait pensé lorsque le bill a été passé au Parlement.

M. Allmand: J'y ai pensé.

M. Pickersgill: A première vue, il me semble très improbable que cela s'applique aux passagers. En regardant cela rapidement, je ne vois pas comment cela pourrait en effet s'appliquer aux passagers. Peut-être que vous pourriez essayer de nous donner un exemple.

M. Allmand: Je le ferai un de ces jours. Mais je veux maintenant passer à un autre article d'appel.

M. Pickersgill: Ce n'est pas un article d'appel.

M. Allmand: Non, mais il contient le droit à avoir une audience.

M. Pickersgill: Il s'agit d'une demande.

M. Allmand: Je crois que d'après cet article la Commission peut ordonner des modifications dans les services si elle pense que...

M. Pickersgill: Des modifications des tarifs. Je pense que cela s'applique aux tarifs, n'est-ce pas? Je ne crois pas que cela s'applique à autre chose.

M. Allmand: Je vais citer: L'article 16 paragraphe 2 dit:

- (2) Lorsqu'une personne a des raisons de croire
 - a) que tout acte ou omission de la part d'un transporteur ou de deux ou plusieurs transporteurs, ou,
 - b) que l'effet de tout tarif établi par un transporteur ou plusieurs transporteurs en application de cette loi...

J'ai compris cela comme s'appliquant à plus que seulement aux tarifs mais à vrai dire il s'agit seulement d'une interprétation juridique.

[Text]

Mr. Pickersgill: You have to read the whole thing together and I think I am incompetent to give a legal opinion on it. It would be stupid for me to do it anyway because some day I might be in the position of sitting on one of these cases and having to make a judgment after I had heard arguments.

Mr. Allmand: Mr. Pickersgill, when I asked these questions I really did not want you to comment on the legality of the Act or the interpretation of it. I was just wondering how many applications had been made and if any decisions had been made.

Mr. Pickersgill: There have been no decisions. There have been three applications; two of them have to do with pulpwood and pulp and they affect international rates; the third one has to do with rapeseed.

Mr. Allmand: I wonder if you could tell me how many applications for appeal have been made under Sections 338 and 338(a) of the Railway Act? These sections apply to passenger tariffs and to conditions attached to the carriage of passengers. I do not want to go back to the origin of those sections, but I wonder if you could tell me, let us say over the last three years, how many applications have been made under those two sections and how many of them decided?

Mr. Pickersgill: I perhaps had better take a look at this here.

Mr. Allmand: Mr. Pickersgill, maybe I could ask these questions now and if you wanted to give me the answers later that would be quite all right.

Mr. Pickersgill: Offhand I would think there have not been any, but I think I would have been less ignorant if there had been some experience of these.

Mr. Allmand: Is it your impression that there have been no appeals under these sections?

Mr. Pickersgill: No, I would rather not give an impression. I would rather find out.

Mr. Allmand: In any case, it is not a section that is used very often.

Mr. Pickersgill: No, not in that way. Most of these complaints about passenger tariffs are in the form of letters and things of that sort that are considered in a rather more informal way.

Mr. Allmand: I asked these questions, of course, because these different procedures were put in both the Railway Act and the National Transportation Act to give people a right of recourse against conditions they thought were unjust.

Mr. Pickersgill: Oh, yes.

Mr. Allmand: I would like to know how often they are being used and how effective they are.

Mr. Pickersgill: Yes. I will make some inquiries about that.

Mr. Allmand: The final one is the appeal under Sections 52 and 53 of the Railway Act. Section 52 is a section which permits the Commission to "review, res-

[Interpretation]

M. Pickersgill: Il faut lire l'ensemble et je pense que je ne suis pas compétent pour vous donner une opinion juridique à ce sujet. Il serait stupide pour moi de le faire de toute façon car peut-être un jour me faudra-t-il statuer sur l'un de ces cas et rendre un jugement après avoir entendu des arguments.

M. Allmand: Monsieur Pickersgill, lorsque j'ai posé ces questions je ne voulais pas que vous commentiez la légalité de cette loi ou en faisiez l'interprétation. Je me demandais seulement combien de demandes avaient été faites ou si des décisions avaient été prises.

M. Pickersgill: Aucune décision n'a été prise. Il y a eu trois demandes; deux concernaient le bois et la pâte à papier et portaient sur les tarifs internationaux; la troisième était une histoire de colza.

M. Allmand: Je me demande si vous pourriez me dire combien de demandes d'appel ont été faites au titre des articles 338 et 338(a) de la Loi sur les chemins de fer? Ces articles s'appliquent aux tarifs de passagers et aux conditions attachées au transport des passagers. Je ne veux pas en revenir à l'origine de ces articles mais je me demande si vous pourriez me dire combien de demandes ont été faites d'après ces deux articles disons dans les trois dernières années et combien ont été tranchées?

M. Pickersgill: Il vaudrait mieux que je fasse des recherches.

M. Allmand: Monsieur Pickersgill, je peux vous poser ces questions maintenant et ça ne me fait rien si vous me donnez les réponses un peu plus tard.

M. Pickersgill: A première vue je pense qu'il n'y en a pas une mais je ne le sais pas exactement.

M. Allmand: Pensez-vous qu'aucun appel n'a été fait en application de ces articles?

M. Pickersgill: J'aime mieux ne pas vous donner d'impression, j'aime mieux chercher à savoir.

M. Allmand: De toute façon c'est un article qui n'est pas utilisé très souvent.

M. Pickersgill: Non. La plupart des réclamations concernant les tarifs passagers sont faites sous forme de lettres et ne sont pas examinées de façon très officielle.

M. Allmand: J'ai posé ces questions bien sûr parce que différentes procédures ont été introduites dans la Loi sur les chemins de fer et dans la Loi nationale sur les transports pour donner aux gens un droit de recours contre les conditions qu'ils jugeaient injustes.

M. Pickersgill: Oui.

M. Allmand: Je voudrais savoir combien de fois elles ont été utilisées et quel en est l'efficacité?

M. Pickersgill: Oui. Je vais faire des recherches à ce sujet.

M. Allmand: En dernier lieu je voudrais parler de l'appel d'après les articles 52 et 53 de la Loi sur les chemins de fer. L'article 52 autorise la Commission à

[Texte]

cind, change or alter" an order on its own initiative. Section 53 provides for an appeal to the Governor in Council from a decision of the Canadian Transport Commission. I wonder if you could give me the statistics on action taken under those two sections.

Mr. Pickersgill: Yes, sir, it would be quite easy. There have been very few appeals to the Governor in Council. I could give you a list, but whether or not in every case Section 52 was referred to when the Commission reviewed its own decision, I would not be quite sure. There is also provision in the Aeronautics Act and so on. If you would like I could give you a list of all the cases we are aware of where there has been a review.

Mr. Allmand: Unless it is too difficult for you, sir.

• 2030

Mr. Pickersgill: Perhaps I could look at it and give you what would be a reasonable and sensible interpretation of the thing.

Mr. Allmand: I am more concerned with Article 53.

Mr. Pickersgill: Quite understandably. That is very clearcut and there will be no problem about that at all.

Mr. Allmand: I want to follow up on some of the questions Mr. Rock asked. If you already have answered these questions, please let me know. I was late for the Committee meeting this morning because of poor transportation between Montreal and Ottawa.

Mr. Pickersgill: You were travelling by what mode of transport?

Mr. Allmand: The Canadian National Railway.

In answering the questions put to you by Mr. Rock with respect to the interpretation or definition of discontinuation of passenger service you said that if there were three trains over a line and it was reduced to two or one that would not be considered a discontinuation, but if the three were eliminated that would be.

When you get a situation, as with the Canadian Pacific, where they took off all their passenger trains between Montreal and Ottawa on the M and O line except the Canadian, would that be interpreted as not constituting a discontinuation?

Mr. Pickersgill: It was not a discontinuance according to the order.

Mr. Allmand: I ask that because, as you know, the Canadian travelling eastward originates in Vancouver and if anybody wishes to take a CPR passenger train from Ottawa to Montreal they cannot rely on the Canadian because they never know what time the Canadian is going to arrive in Ottawa—and it would seem to me that that is tantamount to discontinuing the service. What you have in effect is a train that happens to pass through Ottawa sometime during the day but we do not really know what time.

Mr. Pickersgill: That applies also of course to the people coming from west of Ottawa as well as those east of Ottawa. And it is the only train west of Ottawa. So it

[Interprétation]

«réviser, annuler, changer ou modifier» un décret de sa propre initiative. L'article 53 prévoit un appel auprès du gouverneur en conseil pour une décision de la Commission canadienne des transports. Je me demande si vous pourriez me donner les statistiques portant sur les procès engagés d'après ces deux articles.

M. Pickersgill: Oui, cela n'est pas difficile. Très peu d'appels ont été faits auprès du gouverneur en conseil. Je pourrais vous en donner une liste, mais je ne sais pas exactement si on faisait référence chaque fois à l'article 52 pour les révisions des décisions de la Commission. Il y a aussi des dispositions voisines dans la Loi sur l'aéronautique, etc. Si vous voulez, je pourrais vous donner une liste de toutes les affaires dont nous avons eu connaissance et dont il y ait une revue.

M. Allmand: A moins que cela vous soit trop difficile.

M. Pickersgill: Je pourrais y jeter un coup d'œil et vous donner une interprétation correcte.

M. Allmand: Je m'intéresse plus à l'article 53.

M. Pickersgill: Je vous comprends, il n'y a pas de problème d'interprétation à ce sujet.

M. Allmand: Je veux reprendre certaines des questions que M. Rock a posées. Si vous y avez déjà répondu, dites-le moi. Je suis arrivé en retard ce matin à cause de l'insuffisance des moyens de transport entre Montréal et Ottawa.

M. Pickersgill: Quel moyen de transport utilisiez-vous?

M. Allmand: Le Canadien National.

M. Rock vous a demandé ce que vous entendiez par cessation des transports de passagers. Vous lui avez dit que, s'il y avait trois trains sur une ligne et que l'on en supprimait un ou deux, cela ne serait pas considéré comme une cessation de service, mais ça le serait si les trois trains étaient supprimés.

Prenons l'exemple du Canadien Pacifique, ils ont supprimé tous les trains de voyageurs entre Montréal et Ottawa sur la ligne M et O à la seule exception du Canadien. Ne s'agit-il pas là d'une cessation de service?

M. Pickersgill: Non.

M. Allmand: Je vous demande cela parce que, vous le savez, quand il va vers l'est, le Canadien part de Vancouver, et si quelqu'un veut prendre un train du CP pour aller d'Ottawa à Montréal, il ne peut pas compter sur le Canadien parce qu'on ne sait jamais à quelle heure il va arriver. Cela me semble bien correspondre à une cessation de service. Finalement, on a un train qui passe à Ottawa pendant la journée mais on ne sait jamais à quelle heure.

M. Pickersgill: Cela concerne aussi bien les gens qui viennent de l'est d'Ottawa que ceux qui viennent de l'ouest. C'est le seul train à l'ouest d'Ottawa, le problème

[Text]

would have equal application whether or not it was late. And we would not think of showing any preference for people east of Ottawa over those west of Ottawa, and you would not expect us to.

Mr. Allmand: No. That is why I feel that, in effect, when the Canadian Pacific reduced their passenger service over that line to the Canadian and were permitted to do that, they were really discontinuing certain services and there was really nothing that could be done to protect the travelling public.

Mr. Pickersgill: When they proposed to do that we investigated it very carefully. We looked at the number of passengers travelling on those trains and the number of passengers travelling on the Canadian National trains, and we came to the conclusion that the Canadian National would have no problem in carrying all the traffic. We also were rather impressed by the fact that both railways said they were losing substantial sums of money on this service, and it seemed to us very likely, if only one railway provided the service, that instead of losing money it would cease losing money, and this seemed from the point of view of the Treasury and the Canadian economy not to be a bad thing.

Mr. Allmand: You may know that I introduced a Private Members' Bill. I think it was referred to this morning by Mr. Skoberg, who mentioned many of the good points about the Bill to you. I was not here but I was led to believe that you were very sympathetic to the Bill.

Mr. Pickersgill: I thought it was a great compliment to the Canadian Transport Commission to suggest that we were much wiser than the managements of the two railways, and while I appreciated the compliment I do not think I would like to have the responsibility.

• 2035

Mr. Allmand: I see. All I can say, Mr. Pickersgill, is that many people feel that by reducing services the railways are, in effect, bringing about situations which make it extremely easy for them finally to apply for a discontinuation. They do not have to go to the CTC to reduce their service; they reduce it by changing the schedules, they reduce it by taking off cars, by taking off dining car service and they keep doing this without any reference to the CTC until they have no passengers or very few passengers. Then they can very easily apply to the CTC and say, we have no passengers, we would like to take off this train, and of course, they then are allowed to do that.

I do not know what the answer is but many people feel that we are not protecting their interests in maintaining good passenger service. I am searching for an answer to that and I hope the Canadian Transport Commission is also concerned about that.

Mr. Pickersgill: Have you read the last two decisions on passenger service?

[Interpretation]

serait donc le même qu'il soit ou non en retard. Nous ne voulons manifester de préférence ni pour les gens de l'est ni pour ceux de l'ouest.

M. Allmand: Non, et c'est la raison pour laquelle il me semble que, en réduisant sur cette ligne leurs services de passagers au seul Canadien et en obtenant l'autorisation d'agir ainsi, le Canadien Pacifique a vraiment cessé des services, et rien n'a été fait pour protéger les usagers.

M. Pickersgill: Quand ils ont parlé de faire cela, nous avons soigneusement étudié le problème. Nous avons regardé combien de voyageurs utilisaient ces trains et combien ceux du Canadien National; ce dernier nous a paru pouvoir facilement suffire aux besoins. Nous avons également été impressionnés par le fait que les deux compagnies disaient perdre beaucoup d'argent sur ce service. Il nous a semblé que si une seule compagnie s'en chargeait, elle cesserait de perdre de l'argent, et cela nous a semblé être une chose très profitable aussi bien pour le Trésor que pour l'économie canadienne.

M. Allmand: Vous savez peut-être que j'ai proposé un bill d'initiative privée. M. Skoberg y a fait allusion ce matin en citant plusieurs aspects positifs. Je n'étais pas là mais il me semble que vous avez approuvé ce bill.

M. Pickersgill: C'était faire un grand compliment à la Commission que de la présenter comme étant beaucoup plus sage que la direction des deux compagnies de chemin de fer, et, si j'ai apprécié le compliment, j'aime mieux ne pas avoir ces responsabilités.

M. Allmand: Je vois. Tout ce que je puis dire, monsieur Pickersgill, c'est que bon nombre de personnes pensent qu'en réduisant leur trafic, les compagnies de chemin de fer créent une situation qui leur permettra très facilement par la suite de demander une interruption complète. S'ils veulent réduire leur trafic, ils n'ont pas besoin d'en demander l'autorisation à la C.C.T.: ils opèrent cette diminution en modifiant les horaires, en supprimant des wagons, ou en annulant le service restaurant et pour agir de la sorte, ils ne demandent pas l'avis de la C.C.T.; lorsque le nombre de clients sur ces lignes est réduit à l'extrême, rien n'est plus facile que de s'adresser à la C.C.T. en disant: «Nous n'avons plus de clients sur cette ligne et nous voudrions par conséquent supprimer ce service». Il est bien certain que dans un cas semblable, la C.C.T. leur donne l'autorisation.

Je ne sais pas quelle réponse on peut apporter à ce problème, mais je sais que bien des gens pensent que nous ne faisons pas suffisamment d'efforts pour maintenir des services réguliers et que, par conséquent, nous ne défendons pas suffisamment leurs intérêts. Je cherche une réponse à cette question et j'espère que c'est également un des soucis de la C.C.T.

M. Pickersgill: Avez-vous lu les deux dernières décisions concernant les services passagers?

[Texte]

Mr. Allmand: Yes, I have one right here and I congratulate you on those two, I think those decisions were very good ones.

Mr. Pickersgill: If you read the two of them very carefully you will see that we have a very grave concern for passenger service and for the preservation of passenger service. But I think we have to look at it from this point of view, that we are concerned for the preservation of passenger service where there are passengers but we are not concerned for the preservation of passenger train services that are no longer used by the public and that are not likely ever to be used, no matter how you change the schedules or how you change the equipment; that is precisely what Parliament told us we had to judge.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Pickersgill: In certain cases we have ordered the discontinuance of trains and I make no apology for any of those that we have done. In other cases, we have ordered the continuance of the trains and we have suggested that the railways could improve their management a good deal and reduce their losses in certain ways. We hope they will do that. Everyone of these cases is a matter of judgement.

As I have told Mr. Rock a minute or two ago when Canadian Pacific tried to reduce its three trains between Quebec City and Montreal to one, we told them they could not do it because on the North Shore of the St. Lawrence, there was no other public service that we thought would take care of the number of passengers. Now, between Ottawa and Montreal it was entirely different because the two railways were running with the exception of one place; they were both serving every place where there were passengers and it looked as though there was enough business for one and there was not enough business for two.

You know yourself that those two trains started out from Montreal and from Ottawa within about five minutes of each other; if there had been lots of people, fine, but if there were not enough passengers for both and if they were both losing money and if you had one that was not going to be a drain on the treasury of Canada and on the taxpayers' pockets, surely that is better.

Mr. Allmand: I do not want to argue with this as the Chairman is cutting me off. Could you put me at the bottom of the list?

The Chairman: Gentlemen, as we have a quorum and before we adjourn—I missed one vote regarding the Department of Transport's Estimates, Vote 60—will the Vote carry?

Vote 60 agreed to.

Mr. Allmand: That is not the Canadian National Railways vote is it?

An hon. Member: Yes, that is the deficit.

The Chairman: It is an item according to the Estimate of the Department of Transport.

Mr. Allmand: I see.

The Chairman: Mr. Duquet.

[Interprétation]

M. Allmand: Oui, j'ai ici l'une d'entre elles; je pense que ce sont d'excellentes décisions et je vous en félicite.

M. Pickersgill: Si vous les lisez toutes les deux vous vous rendrez compte que nous avons pour premier souci la préservation du service passagers. Mais il est certain que nous ne cherchons pas à maintenir le service là où il n'y a pas suffisamment de passagers; c'est dans ce sens que le Parlement nous a recommandé de prendre nos décisions.

M. Allmand: Oui.

M. Pickersgill: Dans certains cas, nous avons ordonné l'interruption de certaines lignes, et je ne le regrette absolument pas. Dans d'autres cas, nous avons ordonné le maintien du service, tout en faisant des recommandations quant à la gestion de manière à réduire certaines pertes. J'espère qu'ils suivront ces conseils. Chaque cas doit être étudié avec soin.

Comme je le disais il y a une minute à M. Rock, lorsque le CP nous a demandé l'autorisation de réduire de trois à un leurs trains entre Montréal et la ville de Québec, nous avons refusé pour la raison qu'il n'y a aucun autre service de transport public à la disposition des usagers. En ce qui concerne le service entre Ottawa et Montréal, la situation se présentait de façon totalement différente: les deux compagnies desservaient toutes les gares; or, s'il y avait suffisamment de trafic pour un service, il n'y en avait pas suffisamment pour justifier deux services. Vous savez comme moi que ces deux trains se suivaient à un intervalle de cinq minutes; seul un très grand nombre d'usagers aurait pu justifier leur maintien; mais, étant donné la situation, il n'y avait aucune raison de faire supporter cette charge au Conseil du Trésor, et donc aux contribuables.

M. Allmand: Je ne veux pas débattre de cela, car le président m'a fait remarquer que mon temps de parole est écoulé. Voudriez-vous m'inscrire au bas de la liste?

Le président: Messieurs, étant donné que nous avons le quorum et avant que la séance ne soit levée, je vous fais savoir qu'il me manque un vote concernant les prévisions du ministère des Transports. Le vote 60 est-il adopté? Vote 60 adopté.

M. Allmand: S'agit-il du vote concernant le CNR?

Une voix: Oui, il s'agit du déficit.

Le président: C'est une rubrique relative au ministère des Transports.

M. Allmand: Je vois.

Le président: Monsieur Duquet.

[Text]

● 2040

M. Duquet: Merci monsieur le président. Ce matin mon collègue, M. Guay, a parlé des traverses à niveau de la ville de Québec. A ce propos, M. Pickersgill a eu l'amabilité de rappeler un souvenir agréable, celui de sa visite à Québec un dimanche matin, alors qu'il était venu voir toutes les traverses à niveau. J'en profite pour le remercier chaleureusement de l'attitude qu'il avait démontrée à ce moment-là et lui dire que des traverses à niveau qu'il a vues il y en a maintenant deux dont le problème est réglé.

M. Pickersgill: Oui.

M. Duquet: Il y en a une qui est terminée, le viaduc est construit et l'autre est en voie de construction sur le boulevard St-Sacrement. La Commission des transports a payé, pour celle de la 22^e rue, 80 p. 100 des frais et contribuera au maximum, je crois, à la construction de celle du boulevard St-Sacrement, qui est de \$500,000.

Toutefois, le problème qui demeure permanent est celui de la ville de Québec même, où onze traverses à niveau sont situées en plein centre de la ville. Or, je sais qu'il y a environ deux ans et demi ou trois ans, une requête avait été faite par les autorités de la Ville de Québec à la Commission des transports, demandant l'aide de la Commission pour l'élimination de toutes ces traverses à niveau. Vous aviez alors fait allusion à l'opportunité de déménager la gare actuelle, qui est dans la ville de Québec, à un autre endroit situé à l'ouest de la ville. Or, périodiquement, dans les journaux ou autrement, nous apprenons qu'il se fait des démarches pour la disparition de ces traverses à niveau. Moi-même, à plusieurs reprises, je suis intervenu à ce sujet, vous le savez. Mais vous avez, par la suite, reçu une résolution du Conseil de ville de Québec demandant l'annulation de la première requête, sous prétexte qu'une étude plus détaillée était faite, dont on attendait les résultats avant de procéder à des démarches en vue de l'élimination des traverses.

Je voudrais donc savoir si, depuis un an ou deux, une autre requête ou d'autres démarches auraient été faites auprès de la Commission des Transports en vue d'obtenir les subventions nécessaires pour faire disparaître ces traverses à niveau dans la ville de Québec.

Mr. Pickersgill: If you do not mind my replying in English...

Mr. Duquet: I do not.

Mr. Pickersgill: I am told that the last petition that was presented to the Commission with respect to these crossings was on July 24, 1969. A group headed by the Mayor, Mr. Lamontagne, also presented a request to the Minister of Transport.

Mr. Duquet: Was that since 1969?

Mr. Pickersgill: I think it was at the same time.

Mr. Duquet: About the same time.

Mr. Pickersgill: Yes. It may have been exactly at the same time.

Mr. Duquet: I see.

[Interpretation]

Mr. Duquet: Thank you, Mr. Chairman. This morning, my colleague, Mr. Guay, spoke about the railway crossings in Quebec City. Mr. Pickersgill reminded me of a pleasant recollection, one of his visits in Quebec City on a Sunday morning, while he was inspecting all the railway crossings. I take the opportunity for thanking for his friendly attitude, and tell him that the problem is settled for two of these railway crossings.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Duquet: One of them is completed, the viaduct has been built and another is in the process of construction on the boulevard St-Sacrement. The Transport Commission has paid 80 per cent of the expenses for the 22nd Street and will make a maximum contribution for the Boulevard St-Sacrement, is \$500,000, I believe.

However, there is a permanent problem. There are clearer railway crossings eight in the center of Quebec City. I know that two or three years ago, a request had been made by the city authorities to the Transport Commission, asking its assistance for the elimination of all the railway crossings. At that moment, you said that the station could be moved to another place, westwards. Periodically, we are told, through the papers, that approaches are made for the elimination of the railway crossings. I made many representations to this effect. But, later on, you received a resolution from the city council, asking for the cancellation of the first request, on the grounds that a study was made for the elimination of these railway crossings.

I would like to know whether the Transport Commission has been recently approached in order to obtain the subsidies necessary for the elimination of the railway crossings in Quebec City?

M. Pickersgill: Puis-je vous répondre en anglais?

M. Duquet: Je vous en prie.

M. Pickersgill: On me dit que la demande concernant ses passages à niveau a été faite le 24 juillet 1969. Un groupe de personnes dirigé par le maire M. Lamontagne, a également présenté une demande au ministère des Transports.

M. Duquet: Depuis 1969?

M. Pickersgill: Je pense que c'était au même moment.

M. Duquet: Environ au même moment.

M. Pickersgill: Oui. Peut-être exactement au même moment.

M. Duquet: Je vois.

[Texte]

Mr. Pickersgill: But it was approximately...

Mr. Duquet: Has anything developed since?

Mr. Pickersgill: There has been no development in the Commission for the reason that I think I gave this morning, that where the question is a question of the displacement of a line rather than the elimination of crossings for safety reasons, that does not come within the fund.

There are these studies that are, I understand, being made mainly in the Ministry of Transport but we are helping with them for this broader thing.

Mr. Duquet: I see. May I ask you, Mr. Pickersgill, if you are aware that the CNR authorities had a definite plan for the new station as well as for the new yard that they would build around Ste. Foy, in the west section of Quebec?

Mr. Pickersgill: I have heard this. I have not seen it myself, of course, because that would probably not come to us until it was pretty well completed, when they were seeking whatever approvals are necessary under the law.

Mr. Duquet: Should there be a definite plan for the elimination of those railroad crossings? Would the provisions of the CTC permit the allowance of this maximum of \$500,000 that has been pledged for the others actually in process?

Mr. Pickersgill: I think what would probably have to be done is that some special item would have to be put in the estimates to accomplish that. I do not think the way the estimate is worded at the present time would permit that to be done, but there is no reason why Parliament could not authorize it to be done.

• 2045

Mr. Duquet: I see.

Mr. Pickersgill: I have demonstrated, both when I was a Minister and since, my sympathy for urban improvements. It would remove some of these lines from very valuable property in the cities to locations that would be more convenient for the railway and more agreeable to the community.

Mr. Duquet: I thank you very much. If I may go to another subject, Mr. Pickersgill, in the newspaper of last Thursday—that is two days ago, it is not so very far away—there was a communication given to the papers in Quebec by the urban community President, Mr. Trottier, that an exchange of plans was being discussed between the community and the CNR that would permit the construction of the very large incinerator where the CNR yard in Limoilou was previously located. It struck me at this time when everybody is fighting pollution that an incinerator was being built right in the centre of a city, it does not matter if it is beside the Anglo Pulp or not because I know there is, right now, a ruling that has been made that the Anglo Pulp and Paper mill are to dispose of all means to correct the situation so far as pollution is concerned.

Are you aware of such a project or if the Commission has anything to do or in what way we could proceed to

[Interprétation]

M. Pickersgill: Mais c'était environ...

M. Duquet: Rien ne s'est passé depuis?

M. Pickersgill: La Commission n'a rien fait à ce sujet pour la raison que j'ai donné ce matin: il s'agit de déplacer plutôt que d'enlever, et cela pour des raisons de sécurité. Cela ne dépend pas du fond.

Ces études sont énoncées, sauf erreur de ma part, par le ministère des Transports, avec notre aide.

M. Duquet: Je vois. Savez-vous, M. Pickersgill, que la direction du CNR ont un plan précis concernant la nouvelle gare et pour le nouveau chantier qu'ils veulent construire aux environs de Ste Foy, dans le quartier Ouest de Québec?

M. Pickersgill: J'en ai entendu parler. Je ne l'ai pas vu moi-même, bien sûr, et je n'en aurai pas l'occasion avant que les travaux soient pratiquement terminés, au moment où ils auront besoin des approbations légales.

M. Duquet: Faudra-t-il un plan précis pour l'élimination de ces passages à niveau? Ces dispositions de la CTC permettront-elles l'allocation de 500,000 promise pour celles dont les travaux sont en cours?

M. Pickersgill: Je pense qu'il faudrait pour cela porter cette rubrique spéciale dans les prévisions. Je ne pense pas que la façon dont les prévisions sont faites le permettent, mais je pense que le Parlement peut le faire.

M. Duquet: Je vois.

M. Pickersgill: J'ai déjà montré, lorsque j'étais ministre et depuis, ma sympathie pour les améliorations urbaines. Cela permettrait de retirer certaines de ces lignes de zones extrêmement précieuses dans les villes, et de les transposer dans des endroits qui conviendraient mieux aux chemins de fer et seraient plus agréables pour la communauté.

M. Duquet: Merci beaucoup. Permettez-moi d'aborder un autre sujet, Monsieur Pickersgill. Dans le journal de jeudi dernier, c'est-à-dire, il y a seulement deux jours, est apparu le communiqué suivant: le président de la communauté, Monsieur Trottier, aurait révélé que des projets étaient actuellement en discussion, entre la communauté et le CN, projets visant à la construction d'un très important incinérateur, sur les lieux mêmes ou les locaux du CN étaient autrefois situés, à Limoilou. Ce fait m'a frappé: en une époque où tout le monde se préoccupe tant de la pollution, on se propose de construire un incinérateur dans le centre d'une ville; le fait que l'on se propose—ou non—de construire près de l'usine Anglo Pulp importe peu. On vient d'adopter un règlement, tout récemment, selon lequel l'usine Anglo Pulp et Paper Mill doit absolument utiliser tous les moyens possibles pour remédier à la situation en ce qui concerne la pollution.

[Text]

get definite information as to what is true or untrue in the information that has been given to the newspaper. It is right in the centre of the city, as I say, but it is also right in the centre of my riding and I do not see how you can fit an incinerator in the centre of the city at this time. Could you give me or get some information as to what is exactly going on so far as discussions on this project are concerned?

Mr. Pickersgill: I would be glad to make an informal inquiry. From what you have said, I would doubt if we have any jurisdiction unless the CN was going to be building some alternate lines somewhere. I can inquire into that aspect of it and perhaps you might like yourself to follow it up with the Canadian National when they appear before the Committee.

Mr. Duquet: I certainly will, Mr. Pickersgill, because there is another project which seems to me much more important, the HLM houses for middleclass people.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Duquet: I thank you very much, Mr. Pickersgill.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, I think we mentioned this morning the mishap inquiry which I do congratulate the Commission for instituting. In view of the lengthy delay that the commissioners are finding themselves faced with, that is a heavy workload, do you have adequate commissioners or are there vacancies there that are causing some of this delay?

Mr. Pickersgill: I do not think in this particular case there is any delay but there may be. I would not like to say that there had been any undue delay. It seems to me that this thing has been proceeded with pretty rapidly.

Mr. Skoberg: I think you may have misunderstood me.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: I do not mean the start of the inquiry but when it had to break: the last time was over a month ago and they are not due to start until March 21. You said that yourself.

Mr. Pickersgill: Yes, but you are talking about the hearings.

Mr. Skoberg: That is right.

Mr. Pickersgill: That does not mean that the work is not being done. When these hearings are held, you have to get the proceedings, you have to study them and you have to have the staff working on these things. I do not think any unreasonable delay is resulting at all.

Mr. Skoberg: The commissioners, themselves, had to apologize to the witnesses and those presenting briefs

[Interpretation]

Êtes-vous au courant de ce projet? La Commission a-t-elle quelque chose à y voir? De quelle façon pourrions-nous procéder pour obtenir des renseignements sûrs qui nous préciseraient ce qui est vrai et ce qui est faux dans ce communiqué paru dans le journal. Il s'agit d'un emplacement situé au cœur de la ville, comme je l'ai dit, mais il est également situé au cœur de ma circonscription, et je ne vois vraiment pas comment on peut installer un incinérateur au milieu de la ville, à l'heure actuelle. Pourriez-vous me dire, ou me procurer des renseignements à ce sujet, ce qui se passe exactement en ce qui concerne les discussions entreprises à ce sujet?

M. Pickersgill: Je me ferai un plaisir de réaliser une enquête officielle. D'après ce que vous venez de dire, je doute que nous ayons compétence en la matière, à moins que le CN n'entreprenne de construire des voies de remplacement quelque part. Je vais me renseigner à ce sujet, mais peut-être pourrez-vous continuer à éclaircir la situation vous-même auprès du CN, lorsque ce dernier enverra des représentants devant votre Comité.

M. Duquet: Je le ferai très certainement, monsieur Pickersgill, car il y a un autre projet qui me semble encore bien plus important; il s'agit des logements HLM destinés aux personnes âgées.

M. Pickersgill: Oui.

M. Duquet: Merci beaucoup, monsieur Pickersgill.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Monsieur Pickersgill, je crois que nous avons parlé ce matin de l'enquête entreprise au sujet des contretemps. Je félicite la Commission de l'avoir entreprise. Compte tenu des délais très longs auxquels les commissionnaires doivent faire face, ce qui représente une lourde charge de travail, avez-vous des commissionnaires compétents, ou bien avez-vous des postes vacants, ce qui expliquerait un peu ces longs délais?

M. Pickersgill: Je ne pense pas qu'il y ait de longs délais dans ce cas particulier, mais il y en a peut-être. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il a eu des délais injustifiés. Il me semble que cela a été fait assez rapidement.

M. Skoberg: Je pense que vous ne m'avez pas compris, monsieur Pickersgill.

M. Pickersgill: Ah bon?

M. Skoberg: Je ne veux pas parler du début de l'enquête mais des résultats à révéler. La dernière fois, c'était il y a plus d'un mois et ils ne sont pas prêts à recommencer avant le 21 mars. Vous l'avez dit vous-même.

M. Pickersgill: Oui, mais vous voulez parler des audiences.

M. Skoberg: C'est exact.

M. Pickersgill: Cela ne veut pas dire que le travail n'est pas fait. Lorsque ces audiences ont lieu, il faut rassembler les comptes rendus, il faut les étudier et il faut que le personnel travaille à tout cela. Je ne pense pas qu'il en résulte des délais injustifiés.

M. Skoberg: Les commissaires eux-mêmes ont dû s'excuser auprès des témoins et des personnes présentant des

[Texte]

and what not because of the heavy workload. There is no question that there is a heavy workload facing the commissioners. There is no argument on that.

Mr. Pickersgill: No, I do not think there is. We could, of course, have had a hearing by one commissioner only but then all he could do was report to the rest of the committee. We considered that and decided that this matter was of such grave importance that the Chairman of the committee ought to preside himself, even though it meant that it perhaps could not be proceeded with quite as fast. We felt it would have perhaps more influence on the railways and on other persons in order to correct the things that we thought were wrong.

• 2050

Mr. Skoberg: Of course we will not know what is wrong until after the Commission has had an opportunity to render the decision.

Mr. Pickersgill: I have the impression, however, that it already has had quite an effect—even the very holding of the inquiry.

Mr. Skoberg: Mr. Jones is doing a wonderful job then on the Commission, from this observation.

Mr. Pickersgill: At the moment we have three vacancies on the Commission and I would like to see them filled.

Mr. Skoberg: There are three vacancies?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: That is actually what I was trying to get at because, with the Kootenay and Elk and the likes of that, there is a heavy workload.

Mr. Pickersgill: Oh yes, quite.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me what criteria is used in the filling of the vacancies for commissioners?

Mr. Pickersgill: I think you would have to ask the people who fill the vacancies. I always hope that one of the criteria would be that the Ministers would do me the honour of asking me if I thought the person would be a nice commissioner. But it is not my business at all. All I can do is shake hands with and accept whoever it is the government sees fit to appoint.

Mr. Skoberg: Your appointments then fall in what area?

Mr. Pickersgill: I have no responsibility whatever for filling the vacancies on the commission. That is the responsibility of the Government of Canada.

Mr. Skoberg: How about the staff?

Mr. Pickersgill: Well, we have certain functions, the Public Service Commission has certain functions, and the Treasury Board has certain functions. I suppose I am like everybody else and I sometimes think that maybe if the Commission could do it itself we might do it a little

[Interprétation]

mémoires, en raison de la lourde charge de travail. Il est indéniable qu'une lourde charge de travail confronte les commissaires. Cela n'est absolument pas mis en doute.

M. Pickersgill: Non, je ne le pense pas. Nous aurions, bien entendu, pu faire tenir une audience par un seul commissaire, mais tout ce que ce dernier aurait pu faire, par la suite, c'est d'en faire rapport au reste du comité. Nous avons considéré ce problème et avons décidé que le sujet était tellement important, qu'il fallait que le président du comité préside lui-même la séance, bien que cela revienne peut-être à dire que l'on ne pourrait pas aller aussi vite. Nous avons pensé que cela permettrait d'avoir plus d'influence sur les chemins de fer et sur d'autres personnes, et permettrait de mieux remédier aux choses qui nous semblaient critiquables.

M. Skoberg: Naturellement, nous ne saurons pas ce qui va mal tant que la Commission n'aura pu rendre sa décision.

M. Pickersgill: J'ai pourtant l'impression que les conséquences se sont déjà fait sentir. La tenue de l'enquête, notamment.

M. Skoberg: Cela signifie que M. Jones fait du très bon travail à la Commission.

M. Pickersgill: Pour le moment, il y a trois postes vacants et j'aimerais bien qu'ils soient remplis.

M. Skoberg: Il y a trois postes vacants?

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: C'est précisément à cela que je voulais en venir; avec Kootenay, Elk et les autres, il y a énormément de travail.

M. Pickersgill: Oui, il y en a pas mal.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire quelles sont les conditions demandées aux candidats au poste de commissaire?

M. Pickersgill: Je pense qu'il faudrait poser la question à ceux qui occupent les postes vacants. J'ai toujours pensé qu'une des conditions serait que les ministres me demandent si, à mon avis, le candidat ferait un commissaire aimable, mais cela ne me regarde pas. La seule chose que je puisse faire, c'est serrer la main du candidat que le gouvernement a jugé bon de nommer et de l'accueillir.

M. Skoberg: Les nominations font donc partie de cette catégorie?

M. Pickersgill: Trouver des candidats pour les postes vacants n'est pas de mon ressort. C'est une responsabilité qui incombe au gouvernement du Canada.

M. Skoberg: Et le personnel?

M. Pickersgill: Eh bien, nous remplissons certaines fonctions, la Commission de la Fonction publique en remplit d'autres et le Conseil du Trésor également. Je suppose que c'est pour moi comme pour tout le monde et parfois je pense que si la Commission pouvait tout faire

[Text]

faster. But then I am sure there would be complaints that we were not doing it properly. I think we try to abide by the law.

Mr. Skoberg: Do you have any directives as to the hiring of people in respect of qualifications and so on?

Mr. Pickersgill: We do tell them what kind of people we want for the jobs, yes, and we have a share in writing out the job descriptions.

Mr. Skoberg: Are there any rules on promotion within the Department itself that you have jurisdiction over?

Mr. Pickersgill: The rules about promotions and so on in the government service are so complicated—and there are so many experts—that I never have really tried to understand them. If there were any kind of complaints in a particular case that we were not doing it properly then I would feel it was my duty to look into the way it was being done.

The Secretary suggests that you think that we are not under the Public Service Commission, but we are. So far as our staff is concerned, our staff are civil servants, just like any other civil servant. You do not call them civil servants now, you call them public servants.

Mr. Skoberg: I have no complaints at all in this regard. Do not think I am making representation on behalf of anybody, because I am not.

Mr. Pickersgill: No. If that is the point, it is very easily disposed of.

Mr. Skoberg: Let me give you an example of a situation in Vancouver. The Burlington Northern runs into the Port of Vancouver and the Canadian National and the Canadian Pacific use this trackage. It appears that the crews on the CN and CP are obligated to use the rules of the Burlington Northern, even though there are few trains running on that trackage. The problem that seems to have come up—and it has been there for quite some time—is this. The Burlington Northern of course have superiority over all trains on their own trackage, and the CN can be as much as two to three hours late because of this type of operation within that area around Vancouver. Have you had any complaints lodged with your Commission with which you are aware? Perhaps you would rather take it as notice.

Mr. Pickersgill: I would rather take it as notice, because I honestly confess I have not had any complaints come to my attention.

The Secretary tells me that he saw one today.

Mr. Skoberg: It may be the same complaint I have received.

Mr. Duquet: You said a while ago that you wanted a nice commissioner. Would you not rather have a qualified one?

Mr. Skoberg: There is another point that I am wondering about, Mr. Pickersgill. With the inquiry that is going on, and realizing the terms of reference that have been set on mishaps generally, I wonder if there could be any direct reference to the lack of protection in the Mountain

[Interpretation]

elle-même, cela irait peut-être plus vite. Mais je suis sûr qu'il y en a qui se plaindraient des résultats. Il vaut mieux s'en tenir à la loi.

M. Skoberg: Donnez-vous des directives touchant les qualifications des gens que vous engagez, par exemple?

M. Pickersgill: Nous leur disons le genre de personne que nous voulons engager et nous participons à la rédaction de la description du poste.

M. Skoberg: Existe-t-il des règlements que vous pouvez ignorer concernant une promotion au sein même du ministère?

M. Pickersgill: Dans les services gouvernementaux, les règlements concernant la promotion sont si compliqués et il y a tellement d'experts que je n'ai jamais vraiment cherché à les comprendre. S'il y avait des plaintes dans un domaine particulier et que l'on ne s'en occupe pas comme il faut, alors, je pense que ce serait de mon devoir de chercher à savoir quelle est la procédure utilisée.

Le secrétaire a laissé entendre que vous pensiez ne pas faire partie de la Fonction publique, mais ce n'est pas le cas. En ce qui concerne notre personnel vous êtes fonctionnaires tout autant que les autres fonctionnaires.

M. Skoberg: Je ne me plains pas. N'allez pas croire que je me fais le porte-parole de quelqu'un car ce n'est pas le cas.

M. Pickersgill: Non. Si c'était le cas on pourrait régler cela très facilement.

M. Skoberg: Permettez-moi de vous citer un cas à Vancouver. Le Burlington Northern se rend jusqu'au port de Vancouver, et le Canadien National et le Canadien Pacifique utilisent leurs voies. Il semble que le personnel du CN et du CP soient obligés de se conformer aux règlements du Burlington Northern même si peu de trains utilisent cette voie. Voici le problème que l'on a depuis quelque temps déjà. Le Burlington Northern a naturellement la priorité par rapport aux autres trains qui circulent sur leurs voies ferrées et il arrive que les trains du CN aient de deux à trois heures de retard dans la région de Vancouver. Vous avez reçu des plaintes à ce sujet, n'est-ce pas? Vous préférez peut-être considérer cela comme avis.

M. Pickersgill: En effet parce que franchement, je vous avoue qu'aucune plainte ne m'a encore été signalée. Le secrétaire me dit qu'il en a vu une aujourd'hui.

M. Skoberg: C'est peut-être la même qui m'a été adressée.

M. Duquet: Vous avez dit il y a un instant que vous vouliez avoir un commissaire aimable. Ne préféreriez-vous pas qu'il soit qualifié?

M. Skoberg: C'est là un autre aspect que je considère, monsieur Pickersgill. Avec l'enquête qui se déroule et comme on ne s'est généralement pas conformé aux mandats, je me demande si on pourrait faire directement allusion au manque de protection dans le Mountain Ter-

[Texte]

Territory. I am thinking of the most recent Canadian National engine that went into the Fraser, the lack of snow fences, the lack of electric fences in operation and so on. I am wondering whether that could be referred to the inquiry itself, or do you think that could fall under some of the terms that they do have?

Mr. Pickersgill: I would want to be very cautious about expressing anything about that because the legal rights of some of these people may be involved. But there is no question whatever that the broad subject is within the scope of the inquiry.

• 2055

Mr. Skoberg: All right.

I realize that the Commission ordered the Canadian National to operate a Budd car between Capreol and Nakina after their application for abandonment, but are you aware that little or no advertising of this service has been done in the communities involved, and in the surrounding area such as Chapleau...

Mr. Pickersgill: It does not go anywhere near Chapleau.

Mr. Skoberg: In the surrounding areas; in that area.

Mr. Pickersgill: No. Let me explain. The Canadian Pacific has a track through Chapleau, but there is no way of getting from Chapleau to...

Mr. Skoberg: That is right. I am wrong.

Mr. Pickersgill: Capreol, Foleyet, Hornepayne, Nakina are the divisional points on the Canadian National.

Mr. Skoberg: Yes. It should be Capreol.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: But the question here is that the train is not even listed on the timetable.

Mr. Pickersgill: I think the timetable was printed before our order.

Mr. Skoberg: I should say on the train boards, not the timetable.

So, if the people are coming down to the station to catch any train, or they are trying to find out what is going on, what type of direction is given to the railway companies when the Commission does make a ruling like it did?

Mr. Pickersgill: I will let the railway company know tomorrow morning that you say that they are not listing the train in their station...

Mr. Skoberg: On the train board.

Mr. Pickersgill: ...and, if that is true, tell them that that is pretty close to contempt of the Canadian Transport Commission. I would think that we might get a little advertising for the train that way, and I would like to see it get a little advertising because I would like to see a few more passengers on it. I have, in front of me, the number of passengers that have travelled on it.

[Interprétation]

ritory. Je pense à la dernière locomotive du Canadien National qui est tombée dans la rivière Fraser, aux manques de barrière à neige, aux manques de barrières électriques, etc. Je me demande si ceux qui dirigent l'enquête pourraient s'occuper de cela ou si, selon vous, cela relève-rait de leur mandat?

M. Pickersgill: Je devrais faire preuve de beaucoup de circonspection dans mes commentaires parce que cela risque d'impliquer les droits légaux de certains d'entre eux. Toutefois on ne saurait nier que l'ensemble du sujet relève de la compétence de l'enquête.

M. Skoberg: Très bien. Je sais que la Commission a ordonné au Canadien National de continuer à assurer le service par train entre Capreol et Nakina alors qu'il avait demandé de pouvoir abandonner cette ligne, mais savez-vous que dans les localités en question et dans les localités voisines, comme Chapleau, on a fait peu ou pas de publicité pour ce service.

M. Pickersgill: Le train ne passe pas du tout près de Chapleau.

M. Skoberg: Dans la région.

M. Pickersgill: Non. Permettez-moi de m'expliquer. Le Canadien Pacifique possède une ligne qui passe par Chapleau mais il n'y a pas moyen de se rendre de Chapleau à...

M. Skoberg: C'est juste. J'avais tort.

M. Pickersgill: Capreol, Foleyet, Hornepayne et Nakina sont les points d'embranchement pour le Canadien National.

M. Skoberg: Oui. Il devrait s'agir de Capreol.

M. Pickersgill: C'est juste.

M. Skoberg: Mais le problème ici, c'est que le train ne figure même pas sur l'horaire.

M. Pickersgill: Je pense que l'horaire a été imprimé avant que notre décision ne soit rendue.

M. Skoberg: Je devrais dire sur les panneaux d'horaires, pas sur l'horaire.

Si les gens se rendent à la gare pour prendre un train ou s'ils essaient de savoir ce qui est disponible, quelle est la procédure suivie par les compagnies de chemin de fer si la Commission rend un arrêt comme celui qu'elle a rendu?

M. Pickersgill: Je ferai savoir demain matin à la compagnie de chemins de fer que le train qui passe à cette gare n'est pas inscrit...

M. Skoberg: Sur les panneaux d'horaire.

M. Pickersgill: ...et que si c'est le cas, il s'agit presque d'un outrage à la Commission canadienne des transports. Je pense que ce train recevrait ainsi un peu plus de publicité et j'aimerais qu'on fasse un peu plus de publicité parce que je pense qu'on aurait ainsi davantage de passagers. J'ai sous les yeux le nombre de passagers qui ont voyagé dans ce train.

[Text]

Mr. Skoberg: Mr. Pickersgill, it is my understanding that a conventional train is being used on that run, which is fair game, I am not arguing that point whatsoever; but what I am wondering is, will the extra cost that has been incurred by using a conventional train be used in the examination. I understand you are going to take a reassessment or a re-examination of this situation later on. If they are using that conventional train now instead of a Budd car, which you and I both know would be at considerable more cost, what do you think the position of the Commission will be there?

Mr. Pickersgill: My guess would be—and this is only a guess because you should never anticipate the judgments you are going to make until you have all the facts—that what we will be primarily concerned about is how many people travel on that train, not the nature of the train.

Mr. Skoberg: You do not think that you will look at costs of operation?

Mr. Pickersgill: Of course we will look at that, but, again, one assumes that the Canadian National, which will still have to bear twenty per cent of the costs themselves, to show it in their books, will try to keep the costs down as much as possible and not inflate them. I hope they will.

When we looked at the timetable of the Super Continental, we saw that the people in these communities—and mind you these are terribly small: the population is very small through that area, as you know, and there are no roads either—if they were going to travel at all on the train, were going to have to travel in the middle of the night. It did not seem to me to be very reasonable, notwithstanding the fact that the train was going to stop, and we felt we ought to find out whether or not there was sufficient traffic to warrant this day service. That is why it was ordered to be put on.

Mr. Skoberg: I would just like to mention to you, when you do reassess the service in May, which I understand you may be doing...

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: ...that you realize that they are using a conventional train when actually a Budd car is cheaper in operation.

Mr. Pickersgill: I do not think the cost of the operation will be the prime consideration. I think it will be the amount of traffic.

• 2100

Mr. Skoberg: I just hope you remember the area that they are serving, as you just mentioned.

I will finish up on this one service bit, Mr. Chairman, and go to the bottom of the list with Mr. Allmand.

Realizing the number of complaints that were lodged with your Commission on the Ottawa-Montreal run of trains 30 and 31, and realizing, I believe, that you did put some people on to assess the usage the train was receiving in so far as dining car service was concerned...

[Interpretation]

M. Skoberg: M. Pickersgill, si je comprends bien, on utilise un train ordinaire sur cette ligne, ce qui est normal, je n'en discute pas; par contre, je me demande si on tiendra compte du coût supplémentaire qui en découle. Je crois comprendre que vous envisagez de faire une nouvelle évaluation de la situation plus tard. Si l'on utilise un train ordinaire au lieu d'un train Budd, alors que nous savons tous les deux que le coût est beaucoup plus élevé, quelle sera à votre avis l'attitude de la Commission?

M. Pickersgill: Selon moi—et il s'agit simplement d'une suggestion car il ne faut jamais porter jugement avant d'avoir les faits sous les yeux—ce qui nous intéresse surtout c'est le nombre de passagers qui voyagent dans ce train, pas le train lui-même.

M. Skoberg: Vous ne pensez pas étudier les coûts d'opération?

M. Pickersgill: Bien sûr que si, mais, là encore, on part du principe que le Canadien National, qui continuera d'assumer vingt pour cent des coûts essaiera de les maintenir le plus bas possible. Je l'espère. Si nous jetons un coup d'œil sur l'horaire du Super Continental nous voyons que le nombre d'habitants de ces localités est terriblement peu élevé; la région n'est pas très peuplée comme vous savez. S'ils utilisent ce train, ils devront voyager au milieu de la nuit. Cela ne semble guère raisonnable, même si le train s'arrête, et nous pensons qu'il faudrait savoir s'il y a suffisamment de trafic pour justifier ce service. C'est pourquoi on a décidé d'en prendre note.

M. Skoberg: Je voulais simplement vous dire que lorsque vous évalueriez à nouveau le service au mois de Mai—c'est votre intention, je pense...

M. Pickersgill: En effet.

M. Skoberg: ...vous devrez tenir compte du fait que l'on utilise un train ordinaire alors qu'un train Budd revient à moins cher.

M. Pickersgill: Je ne pense pas que le coût d'opération sera la considération primordiale. Je pense que ce sera le nombre de passagers.

M. Skoberg: J'espère simplement que vous vous souvenez du domaine dans lequel ils travaillent, comme vous venez juste de le dire.

Je veux juste en terminer avec cette question de service, monsieur le président, puis vous pourrez inscrire mon nom au bas de la liste, avec celui de monsieur Allmand.

Compte tenu du nombre de plaintes portées, auprès de votre Commission, contre le service de trains entre Ottawa et Montréal, je crois qu'il y en a 30 ou 31, et compte tenu également du fait que vous avez fait voya-

[Texte]

Mr. Pickersgill: I travelled on it myself, you know. I took my wife.

Mr. Skoberg: I too my wife too, Mr. Pickersgill. But I wonder why you did not intervene in that particular situation when you actually had the count of the meals, of some 250 breakfasts on the one, and some 200 dinners on the other leg of the run.

Mr. Pickersgill: I will tell you very frankly that I think there is nothing wrong with the kind of meal service that is now provided, if they put enough coach seats on so that the area where they serve the meals can be used for that purpose and not be used by passengers who cannot find seats in the coaches. That is what happened on the occasion on which I travelled on it, and I did not like it. I took it up with them the very next day.

I think it is incumbent upon them under Section 315 of the Railway Act to put enough coaches on that train to carry the passengers and to do it so that normally there will be one or two seats that are not filled.

I went around like playing musical chairs. If somebody went off for a few minutes I snuck into that seat, and then when they came back I got up and walked up and down trying to find another seat. I did not like it.

But so far as the meal service is concerned, I do not see why meals of the same general character as the meals in first-class hotels should be provided at the expense of the taxpayers of the whole of Canada for a very limited number of people who travel first class between Ottawa and Montreal, when meals can be provided, simple meals, at the expense of the traveller himself. This seems to me to be in accord with the law.

Some hon. Members: Hear, Hear.

Mr. Pickersgill: I have no apology for taking that attitude at all.

Mr. Skoberg: You do not believe in loss leader in service. I understand that a lot of the travellers were given—a lot of the travellers and the companies allow their people a one-way meal ticket so that they can either have breakfast or dinner coming back for a more efficient service to the customers they serve in Montreal or *vice versa* in Ottawa. With the number of meals that they have on there, do you not believe that contributed to the usage of that train?

Mr. Pickersgill: It may or may not, but if every passenger who travels on a train increases the charge to the taxpayers, I say there is something wrong. If you can do it so it does not, I say that it is a lot better, and if there are a few people travelling on an expense account for their company who will not travel on the train, and they are going to use their Cadillacs instead, my heart bleeds for them. But I do not think it is going to have much effect on the totality of the population.

[Interprétation]

ger tout spécialement des gens sur ces trains, pour contrôler le service en ce qui concerne le wagon-restaurant...

M. Pickersgill: J'ai voyagé moi-même à bord de ces trains, vous savez. J'ai emmené ma femme avec moi.

M. Skoberg: Moi aussi, monsieur Pickersgill, j'y ai emmené ma femme. Mais je me demande pourquoi vous n'êtes pas intervenu dans ce cas particulier, alors que vous aviez le compte exact des repas, quelque 250 petits déjeuners d'une part et quelque 200 dîners d'autre part.

M. Pickersgill: Je vous dirai franchement que je ne trouve absolument rien à redire au service-restaurant qui est fourni à l'heure actuelle, à condition qu'il y ait assez de wagons pour les voyageurs dans le train, de manière à ce que les wagons-restaurants restent bien réservés à cette fin, et ne soient pas envahis par les voyageurs qui n'ont pu trouver de place dans les autres wagons, c'est ce qui s'est passé le jour où je voyageais à bord de ce train, et cela ne m'a pas plu. Je leur en ai parlé le lendemain même.

Je pense que l'article 315 de la Loi sur les chemins de fer les oblige à fournir suffisamment de wagons dans un train, de manière à pouvoir accommoder tous les voyageurs et à ce qu'il reste tout de même un ou deux sièges vacants.

J'ai circulé dans ce train comme en jouant au jeu des chaises musicales. Si quelqu'un se levait et sortait pour quelques minutes, je m'installais dans son fauteuil; lorsque cette personne revenait, je me levais et me mettais à parcourir les couloirs, à la recherche d'une autre place. Je n'ai pas aimé cela.

Mais en ce qui concerne le service-restaurant, je ne vois pas pourquoi des repas du genre de ceux que l'on sert dans un hôtel de première catégorie, devraient être fournis aux frais de tous les contribuables canadiens, pour le bénéfice du tout petit nombre de personnes qui voyagent en première classe entre Ottawa et Montréal, alors que des repas plus simples peuvent être servis, aux frais du voyageur lui-même. Cela me semble être en accord avec la loi.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Pickersgill: Je ne m'excuse pas du tout d'adopter cette attitude.

M. Skoberg: Je crois savoir que l'on donne à beaucoup de voyageurs... que plusieurs compagnies donnent également à leurs employés un ticket qui leur permet d'avoir soit un petit déjeuner soit un dîner au retour; pour que le client soit servi plus rapidement, on sert à Montréal ou *vice versa*, à Ottawa. Vu le nombre de repas ainsi servis, ne pensez-vous pas que cela a contribué à faire utiliser ce train?

M. Pickersgill: Peut-être... Mais si chaque voyageur augmente les taxes imposées aux contribuables, il me semble qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Si l'on peut éviter cela, il me semble que c'est préférable, et si cela amène certaines personnes, voyageant habituellement aux frais de leurs compagnies, à ne plus utiliser le train mais à se servir de leurs cadillacs à la place, j'en suis désolé! Mais je ne pense pas que cela ait grand effet sur l'ensemble de la population.

[Text]

Mr. Skoberg: I am thinking about service to the public, and this is what you should be concerned about.

• 2105

Mr. Pickersgill: I am thinking about service to the public too. I am thinking about service to the broad mass of the public, not to the relatively small number of people who might have to eat their breakfast in a snack car instead of with white tablecloths and a large number of people serving them.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Pickersgill, a committee was formed in the city of Winnipeg, to consider the whole railway situation in that area and the Department of Transport is participating in it. Are any officials of your Department involved in this study?

Mr. Pickersgill: So far as the government is concerned, that particular thing is primarily being done by officials of the Department of Transport, but we have been assisting in that. Something rather similar to this is being done in Regina in which I think we have taken rather more initiative. This is because it happened to be convenient. So far as the federal government side is concerned, it is being done co-operatively by the Department of Transport and ourselves.

Mr. Turner (London East): But officials of your Department are on this committee?

Mr. Pickersgill: Whether on this committee or not, but working on the project. I cannot remember whether they actually sit on the committee. I think someone from the Department of Transport sits on that Winnipeg committee.

Mr. Turner (London East): Do you have anybody there from the labour organizations, the men who work on the railway? They are eventually going to be affected in that area. Do they work on this committee?

Mr. Pickersgill: Primarily, of course, the committee was not set up by the federal government, you know, it was set up by the municipal authorities and other public bodies in Winnipeg. Offhand I am not able to say who is on that committee beyond the people that I answer for. I could probably find that out.

Mr. Turner (London East): I understand that on the railways you are quite concerned about safety. What steps have you taken to bring the Railway Transport Commission railway inspection staff up to strength? Do you have a full staff of inspectors?

Mr. Pickersgill: I understand there are several vacancies and I wish we could fill them.

Mr. Turner (London East): How many inspectors do you have?

Mr. Arbique: I am afraid we cannot tell you exactly how many inspectors we have, Mr. Turner, but we are adding seven people. That does not mean that the positions we have now are all filled.

Mr. Pickersgill: Would you like me to get a proper breakdown of this and give it to you?

[Interpretation]

M. Skoberg: Je pense au service offert au public, et c'est ce qui devrait vous préoccuper.

M. Pickersgill: Je songe également au public dans son ensemble et non pas seulement à cette minorité qui pourrait se contenter de prendre le petit déjeuner au bar et non autour d'une table couverte d'une nappe avec une kyrielle de serveurs.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): A Winnipeg un comité s'est créé pour examiner la situation des chemins de fer dans la région et le ministère des Transports y participe. Est-ce que vos fonctionnaires participent également à cette étude?

M. Pickersgill: C'est principalement le ministère des Transports qui représente le gouvernement mais nous y avons également pris part. Il se fait à Regina quelque chose d'à peu près analogue mais, là nous avons pris davantage d'initiatives.

M. Turner (London-Est): Cependant, votre commission est-elle représentée au sein de ce Comité?

M. Pickersgill: Que ce soit au sein de ce Comité ou non, la Commission participe à l'étude. Je ne saurais vous dire si nous sommes réellement représentés dans ce Comité. Il me semble que le ministère des Transports est représenté.

M. Turner (London-Est): Est-ce qu'il y a des représentants syndicaux et des gens qui travaillent dans les chemins de fer?

M. Pickersgill: Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui a créé ce Comité mais les autorités municipales et diverses autres organismes publics de Winnipeg. A brûle-pourpoint, je ne saurais vous dire quelle est la composition du Comité en dehors des gens de qui je répons.

M. Turner (London-Est): Si je comprends bien, vous vous préoccupez beaucoup des questions de sécurité. Quelles mesures avez-vous prises pour renforcer le personnel d'inspection au sein de la CTC?

M. Pickersgill: Il y a plusieurs postes vacants auxquels il serait souhaitable de pourvoir.

M. Turner (London-Est): Combien d'inspecteurs avez-vous?

Mr. Arbique: Je ne saurais vous le dire exactement mais nous allons mettre sept nouvelles personnes en place. Cela ne veut pas dire que tous les postes sont pourvus.

M. Pickersgill: Voulez-vous que je vous fasse connaître ultérieurement la répartition exacte de ce personnel?

[Texte]

Mr. Turner (London East): Right. Is it true that the inspectors who are employed by the R.T.C. are all former railway officials?

Mr. Pickersgill: I could not answer that for sure.

Mr. Turner (London East): You are in charge of the C.T.C.

Mr. Pickersgill: Yes, I know, but I have not gone over the personnel cards of every one of our 400 employees. The secretary tells me that he does not believe they are.

Mr. Arbique: I am sure they are.

Mr. Pickersgill: Oh, he says he is sure they are.

Mr. Turner (London East): Is it true that an R.T.C. inspector must put in five years in a supervisory capacity with any railway in Canada in order to be employed as a railway inspector?

Mr. Arbique: I think that is likely, Mr. Turner. I cannot say for sure but I think it is likely.

Mr. Turner (London East): Is it not true that many an employee of Canadian National has been offered an official's job and would not take that job? Would he be considered a good employee for your Department as a railway inspector?

Mr. Pickersgill: I wonder if you would mind repeating that question. I am a little deaf and I think I missed two or three words.

Mr. Turner (London East): Is it not true that many an employee of Canadian National Railways was offered an official's job and turned it down due to the fact of money?

Mr. Pickersgill: In our Commission?

Mr. Turner (London East): No, on the railway. Would an employee of this type not be able to be considered as an employee of your Railway Transport Commission inspectors' staff?

Mr. Pickersgill: You mean somebody that the CNR turned down?

Mr. Turner (London East): No.

Mr. Pickersgill: I am just not getting your questions.

Mr. Turner (London East): In other words, do you believe that the inspectors should come from the official staff of any railway in Canada? Why do you not take an employee that has had 25 or 30 years experience?

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Est-ce vrai que toutes les personnes employées par la C.T.C. sont d'ex-employés des chemins de fer?

M. Pickersgill: Je ne saurais vous le dire avec certitude.

M. Turner (London-Est): Vous êtes responsable de la C.T.C.

M. Pickersgill: Oui, bien que je le sache, mais je n'ai pas examiné en détail la fiche de nos 400 employés. Le secrétaire pense que c'est inexact.

M. Arbique: J'en suis sûr.

M. Pickersgill: Oh, il dit qu'il en est sûr.

M. Turner (London-Est): Est-ce vrai que tout inspecteur de la C.T.C. doit avoir passé cinq ans comme inspecteur dans une compagnie de chemin de fer canadienne?

M. Arbique: Je ne saurais le dire avec certitude mais c'est probable.

M. Turner (London-Est): Est-ce vrai qu'on a offert un emploi à plus d'un employé du Canadien National et qu'ils l'ont refusé? Est-ce que la commission estimerait que ce genre d'employés feraient de bons inspecteurs des chemins de fer?

M. Pickersgill: Pourriez-vous me répéter votre question?

M. Turner (London-Est): Est-ce vrai qu'on a proposé un emploi à plus d'un employé du Canadien national et que ceux-ci l'ont rejeté pour des raisons pécuniaires?

M. Pickersgill: Dans notre commission?

M. Turner (London-Est): Estimerait-on qu'un employé de ce genre ferait un bon inspecteur au sein de la Commission des transports?

M. Pickersgill: Vous voulez dire quelqu'un que le CNR aurait refusé?

M. Turner (London-Est): Non.

M. Pickersgill: Je ne comprends pas votre question.

M. Turner (London-Est): A votre avis, est-ce que les inspecteurs devraient être choisis parmi le personnel d'une compagnie de chemin de fer canadienne? Pourquoi ne prenez-vous pas des employés qui ont 25 ou 30 ans d'expérience?

• 2110

Mr. Pickersgill: I honestly cannot answer that question and I am not going to try to bluff, but I will inquire of the Chairman of the Railway Committee and the other people who have much more to do with these things. I will try to give you an answer after proper consideration, but for me to pretend that I knew about that would be just bluffing.

M. Pickersgill: Franchement, je ne peux pas répondre à votre question. Je n'essaierais pas d'y aller au bluff mais je m'informerai auprès du président du comité des Chemins de fer et de tous ceux qui connaissent les problèmes beaucoup plus à fond. Je vais essayer de vous donner une réponse.

[Text]

Mr. Turner (London East): In what departments of any railway in Canada do the railway inspectors make inspections? You have locomotive inspectors. You have car inspectors. What other departments do you have?

Mr. Pickersgill: Well, I think you have just stumped me.

Mr. Turner (London East): Have you got inspectors that inspect the track?

Mr. Arbique: This is part of the responsibility of district engineers.

Mr. Turner (London East): Of your department or the railways department?

Mr. Arbique: Of our department, but I do not mean that we employ track walkers and this sort of thing. I am not suggesting that. All I am saying is that the responsibility for satisfying ourselves with respect to track maintenance is carried on by our district engineers.

Mr. Turner (London East): Is it not true that since the railways cut down on their maintenance staff across Canada the accident rate has increased? What have your inspectors done to take a look at the situation?

Mr. Pickersgill: Would you mind if I took that question as notice and gave you a written memorandum on it? I really think it ought to be answered in a much more serious way than I could possibly do here, or than any of us could possibly do here. Mind you, this is I think one of the very subjects that are being considered in the inquiry that Mr. Jones is presiding over at the present time.

Mr. Turner (London East): If you are short of inspectors, is it not true that some of your inspectors have to work extra hours? They work a 40-hour week, I understand. If something happens they are involved in longer hours.

Mr. Pickersgill: I am told that they do work longer hours.

Mr. Turner (London East): Do you pay them for this extra work?

Mr. Pickersgill: I think Mr. Marks would have to answer that question.

Mr. Marks: I understand that they are reimbursed for overtime on week-ends.

Mr. Turner (London East): On week-ends. Supposing it is Monday, Tuesday or Wednesday?

Mr. Marks: I am not certain of that, sir.

Mr. Turner (London East): Accidents do not happen just on the week-ends. They also happen during the week. If an inspector has to go out and work 24 hours on a shift, and some of them do, do you pay him for that extra time?

Mr. Marks: I really do not know. I would have to inquire into that aspect.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Sur quel secteur des chemins de fer canadiens porte le travail de vos inspecteurs? Vous avez des inspecteurs qui s'occupent des locomotives? D'autres qui s'occupent des wagons? Qu'avez-vous encore?

M. Pickersgill: Eh bien, vous me laissez coi.

M. Turner (London-Est): Avez-vous des inspecteurs qui s'occupent des voies?

M. Arbique: Cela relève des ingénieurs de district.

M. Turner (London-Est): Les vôtres ou ceux des compagnies de chemins de fer?

M. Arbique: Cela relève de notre service. Ce sont les ingénieurs de district qui sont responsables de l'entretien des voies.

M. Turner (London-Est): Est-ce vrai que le nombre des accidents s'est accru depuis que les compagnies de chemins de fer ont réduit le personnel chargé de l'entretien? Est-ce que vos inspecteurs se sont penchés sur la situation?

M. Pickersgill: Voyez-vous un inconvénient à ce que je prenne note de la question et que je vous réponde plus tard par écrit? Il me semble en effet que cette question mérite une réponse beaucoup plus approfondie que celle que je pourrais vous donner à présent. Toutefois, c'est l'une des questions qui fait l'objet d'une enquête menée par M. Jones.

M. Turner (London-Est): Étant donné que vous n'avez pas suffisamment d'inspecteurs, ceux-ci doivent-ils faire des heures supplémentaires? Si j'ai bien compris, ils font une semaine de 40 heures. S'il se produit quelque chose, ils doivent faire des heures supplémentaires.

M. Pickersgill: En effet, ils font des heures supplémentaires.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous leur payez ce travail supplémentaire?

M. Pickersgill: M. Marks va vous répondre.

M. Marks: On paie le travail supplémentaire du weekend.

M. Turner (London-Est): Mais si le même travail est effectué le lundi, le mardi ou le mercredi?

M. Marks: Alors dans ce cas, je ne sais pas.

M. Turner (London-Est): Les accidents n'arrivent pas seulement durant le weekend. Ils se produisent également la semaine. Lorsqu'un inspecteur doit travailler pendant 24 heures, certains le font, est-ce que vous lui payez ces heures supplémentaires?

M. Marks: Je n'en sais vraiment rien. Il faudrait que j'étudie la question.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Regarding this inquiry that your Department is having regarding accidents across Canada, are you going to call in the roadmasters and the section foremen and the shop foremen to give evidence at the accident inquiry? These are the men who are involved in the actual workings of the railway. Are you going to subpoena these people?

Mr. Pickersgill: My understanding is that the Commission on its own—but as I say, I have not been present at any of these hearings myself—my understanding is that the Commission on its own as asked to have a very considerable number of the employees of the railways, and certain other parties have asked to have various people called. I have here a list of the specific things that are being inquired into. I do not think I should put it into the record, but perhaps I could send it to you and let you take a look at it. You might wish to ask a question about one or two of these points.

Mr. Turner (London East): Mr. Pickersgill, the railways apply to the CTC for permission to close down stations as far as freight sales are concerned and they set up a servo centre. After this servo centre is in operation, do you check with the shippers to see whether they are satisfied with the service?

• 2115

Mr. Pickersgill: No, I do not think we check with the shippers. I do not think we go around and ask if they have any complaints. I think we assume that they will complain and sometimes they do.

Mr. Turner (London East): Is it not a fact that they complain to the railway, but you do not hear about these complaints.

Mr. Pickersgill: We get lots of complaints.

Mr. Turner (London East): What action do you take on these complaints?

Mr. Pickersgill: We ask the railways what they are doing about it and then we sometimes send inspectors to find out what is being done. Curiously enough, I think I can fairly say, considering that it is quite a revolutionary change in practice, there have been relevantly few complaints. I think in fairness to the railways, I ought to say that except in one or two cases they have done a pretty thorough job of going around in advance seeing all the principal shippers, seeing the people in the local communities and so on, explaining how the service is going to operate and that since they do give 24 hours a day, seven days a week service with these servo which you could not possibly get in local stations, the general impression we have is that once you get over perhaps the initial establishment of them—and there may be some difficulties—in so far as shippers are concerned there is a lot of satisfaction with them.

Mr. Turner (London East): I disagree. I dare say you should talk to some of the shippers up in Southwestern Ontario.

Mr. Pickersgill: There was one established there fairly recently was there not?

23124—7½

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Dans le cadre de cette enquête que vous menez actuellement au sujet des accidents qui se produisent au Canada, est-ce que vous faites appel aux personnes qui travaillent sur les voies, aux contremaîtres etc? Lorsqu'un accident se produit et qu'on fait une enquête, viennent-ils donner leur témoignage? Ils sont directement impliqués?

M. Pickersgill: Pour sa part, la Commission a demandé à entendre bien des employés des chemins de fer. J'ai ici la liste des questions particulières qui font l'objet d'une enquête. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'inscrire cette liste au compte rendu de la séance d'aujourd'hui mais je pourrais vous en faire parvenir un exemplaire. Il se peut en effet que vous ayez des questions à poser sur un ou deux de ces points.

M. Turner (London-Est): Les compagnies de chemins de fer demandent à la CCT la permission de fermer les gares du moins en ce qui concerne les marchandises et elles créent un servo centre. Après la mise en service de ce servo centre, est-ce que vous vous informez auprès des expéditeurs pour savoir s'ils sont satisfaits de ce service?

M. Pickersgill: Non, nous ne vérifions pas auprès des expéditeurs. Nous n'allons pas leur demander s'ils ont des réclamations. A mon avis, nous supposons qu'ils vont faire des réclamations et ils le font parfois.

M. Turner (London-Est): Peut-être adressent-ils leurs réclamations aux compagnies et vous n'en entendez pas parler.

M. Pickersgill: Nous recevons beaucoup de réclamations.

M. Turner (London-Est): Quelles mesures prenez-vous?

M. Pickersgill: Nous demandons aux compagnies ce qu'elles font et nous envoyons parfois un inspecteur pour vérifier. Pourtant, je dois dire que, malgré cette modification quasiment révolutionnaire, il y a eu fort peu de réclamations. Il faut dire que, à quelques exceptions près, les compagnies avaient bien préparé leur affaire en allant voir les principaux expéditeurs, les gens dans les collectivités locales, etc., pour leur expliquer comment ce service allait fonctionner et que ces centres de service permettent d'assurer un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ce qui n'est pas possible avec les gares locales. Il me semble que, une fois qu'on a dépassé le stade de l'installation proprement dit, avec les problèmes qu'il comporte pour les expéditeurs, tout le monde en est très satisfait.

M. Turner (London-Est): Je ne suis pas d'accord, vous devriez aller en parler avec certains expéditeurs du sud-ouest de l'Ontario.

M. Pickersgill: On en a installé un là-bas il n'y a pas longtemps, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Turner (London East): That is right and I have had all kinds of complaints about the service.

Mr. Pickersgill: Yes, well will you send them all to me and I will raise hell.

Mr. Turner (London East): And I will watch! Has your Department or the CTC any jurisdiction over the condition that the CNR power, which is diesel locomotive power, has been in for the last four or five months—engines breaking down, passenger trains stalled here for an hour and 30 minutes—are you short locomotive inspectors that you cannot do something about this situation when crews are working 12, 14, and 16 hours? We have had hard winters before but we have never had the situation we have now on the Canadian National.

Mr. Pickersgill: Perhaps we never have had in your lifetime, and not in much of my lifetime, a winter like this one.

An hon. Member: Oh, we have had lots of them before.

Mr. Pickersgill: In 1915 I was 10 years old and you probably were not born and that was the last time we had one as bad as this.

Mr. Turner (London East): I worked in the Canadian National or 30 years and we went through some hard winters...

Mr. Pickersgill: I know.

Mr. Turner (London East): ...and we never had the problems we are having this winter. It is due to the fact that the locomotives are not kept in the condition.

Mr. Pringle: That may be due to the snow.

Mr. Turner (London East): Certainly it is snow.

Mr. Pickersgill: I could not answer that question offhand.

Mr. Turner (London East): Can you tell me why there are Montreal cars in every siding from Woodstock to Montreal? Why are we not moving these cars on the Canadian National Railway? Every siding is filled with cars.

Mr. Pickersgill: I can tell you a little more about the area around Orangeville because I made some inquiries the other day and I was told there was five inches of ice in the yards there.

Mr. Turner (London East): Do you consider that we are offering the public of Canada good service when we allow these conditions to exist?

Mr. Pickersgill: I do not think the people of Canada are being offered a good service today between Ottawa and Saint John, New Brunswick, at least, either on the roads, or on the railways or in the air. However, I do not think anybody can be blamed, it is the weather.

An hon. Member: Old mother nature.

The Vice-Chairman: Mr. Turner, I will have to put you down for a second round. Mr. Deachman.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): C'est vrai et j'ai reçu toutes sortes de réclamations.

M. Pickersgill: Envoyez-les moi, vous verrez ce que je leur dirai.

M. Turner (London-Est): J'observerai attentivement. Le ministère ou votre commission ont-ils leur mot à dire à propos de l'état des locomotives diesel du CN ces derniers mois: pannes, trains de passagers bloqués pendant une heure et demie. Manquez-vous donc à ce point d'inspecteurs pour ne rien faire alors que des équipes travaillent pendant 12, 14 ou 16 heures? Nous avons déjà eu des hivers difficiles mais la situation n'a jamais été aussi mauvaise au Canadien National.

M. Pickersgill: Vous n'avez sans doute jamais connu un hiver pareil, et moi non plus.

Une voix: Oh, si. Bien souvent.

M. Pickersgill: La dernière fois, c'était en 1915, j'avais dix ans et vous n'étiez sans doute pas encore né.

M. Turner (London-Est): J'ai travaillé pendant 30 ans au CN et nous avons eu bien des hivers difficiles...

M. Pickersgill: Je le sais.

M. Turner (London-Est): ...et nous n'avons jamais eu autant de difficultés. C'est parce que les locomotives sont mal entretenues.

M. Pringle: Cela vient peut-être de la neige.

M. Turner (London-Est): Certainement.

M. Pickersgill: Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me dire pourquoi il y a des wagons dans toutes les voies de garage entre Woodstock et Montréal? Pourquoi ne les utilise-t-on pas?

M. Pickersgill: Je peux vous parler de la région d'Orangeville parce que j'ai étudié le problème l'autre jour et l'on m'a dit qu'il y avait cinq pouces de glace dans les dépôts.

M. Turner (London-Est): Pensez-vous que nous offrons un bon service au public dans de telles conditions?

M. Pickersgill: Je ne pense pas que les Canadiens reçoivent actuellement un bon service entre Ottawa et Saint John, Nouveau-Brunswick, au moins, que ce soit par la route, le rail ou les airs. Personne n'en est responsable, cela vient du temps.

Une voix: Notre mère la nature.

Le vice-président: Monsieur Turner, je vais vous inscrire pour le second tour. Monsieur Deachman.

[Texte]

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I have a couple of subjects to deal with. The first one has to do with trucking. Mr. Pickersgill, a long-distance trucker on the West Coast complains that he can work out no arrangement in the United States to come around by U.S. roads when the going is tough in the wintertime in order to get his truck eastward. At the same time there is no problem for American trucks going over Canadian roads. There is a discrimination here when he is not able to work out the same kind of reciprocal deal with the ICC in the United States as apparently U.S. truckers who are working from the West Coast through towards the East are able to do. What can you tell me about this situation and if it is in your field, what is being done about it?

• 2120

Mr. Pickersgill: I cannot tell you anything about the situation because I do not know anything about it. If, of course, certain action was taken under Part III of the National Transportation Act to vest a part of the administration over international highway transport in the Commission as opposed to these provincial boards which are now acting as federal agents then we would have to concern ourselves with that. Of course, there has been no action taken except the formal proclamation of Part III and I understand the government is giving very urgent consideration to this at the present time.

Mr. Deachman: So as the law now stands in Canada the advantage is all with the American trucker and all against the Canadian trucker?

Mr. Pickersgill: That is what you are informed and that is what you have informed me, but I do not know whether that is true or not.

Mr. Deachman: Would you suspect that could be?

Mr. Pickersgill: Oh, yes. The very fact that you suggested it may be would create a bias in my mind.

Mr. Deachman: I am glad to see, Mr. Pickersgill, that the Canadian government are going to treat that urgently. Can you give us an indication of when? I always remember when you ask the NDP when they are going to help you move a bill through the House they say, "Soon."

Some hon. Members: Oh, Oh.

Mr. Pickersgill: I plead immunity.

Mr. Deachman: I wonder if you could give me a better definition of "treating it urgently" than just that. Can you give me an idea of when?

Mr. Pickersgill: Well you had better ask the Minister of Transport.

Mr. Deachman: That is a question for the Minister of Transport.

Mr. Pickersgill: Yes, because we will not have jurisdiction over any highway transport until exemptions are made under Section 5 of the Motor Vehicle Transport Act.

[Interprétation]

M. Deachman: Je vais aborder plusieurs sujets. Commençons par les transports routiers. Un routier de la côte ouest se plaint de ne pas pouvoir utiliser les routes des États-Unis pour aller vers l'est en hiver quand les conditions sont difficiles. Mais les camions américains n'ont aucune difficulté à utiliser nos routes. Il y a là une véritable discrimination. Que pensez-vous de la situation? Que fait-on pour y remédier?

M. Pickersgill: Je ne saurais vous le dire car je n'y connais rien. Si certaines démarches se faisaient dans le cadre de la troisième partie de la loi sur les transports nationaux et qu'une partie de l'administration passait au secteur des transports routiers internationaux de la Commission par opposition à ces offices provinciaux qui jouent actuellement le rôle d'agents fédéraux, alors cela nous concernerait. Bien entendu, en dehors de la proclamation officielle de la troisième partie de cette loi, aucune mesure n'a été prise et je crois savoir que le gouvernement se penche sérieusement sur la question.

M. Deachman: Par conséquent, telle que la loi est actuellement rédigée au Canada, tous les avantages sont pour les routiers américains et contre les routiers canadiens?

M. Pickersgill: J'ignore si c'est vrai ou si c'est faux.

M. Deachman: Pensez-vous qu'il pourrait en être ainsi?

M. Pickersgill: Puisque vous-même vous le laissez entendre; je peux en conclure que c'est possible.

M. Deachman: Je suis ravi d'apprendre que le gouvernement canadien va se pencher sérieusement sur la question. Cependant, pourriez-vous nous dire quand il le fera? Chaque fois qu'on interroge le NPD pour savoir quand ils présenteront un projet de loi à la Chambre, ils répondent invariablement: «Bientôt».

Des voix: Oh!

M. Pickersgill: Je décline toute responsabilité.

M. Deachman: Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par: «Se pencher sérieusement sur la question». Pourriez-vous me donner une idée de la date à laquelle cela se fera?

M. Pickersgill: Vous feriez mieux de le demander au ministre des Transports.

M. Deachman: C'est une question qui intéresse le ministre des Transports.

M. Pickersgill: Oui. Car tant que l'article 5 de la Loi sur les transports par véhicule à moteur ne sera modifiée, nous n'aurons aucune compétence sur le transport routier.

[Text]

Mr. Deachman: Is that going to require an Act of Parliament?

Mr. Pickersgill: No, an Order in Council.

Mr. Deachman: An Order in Council.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Deachman: I have a second question. There has been quite a bit of discussion here this evening regarding passenger traffic and the tendency, and I think it is a tendency, of the railways in many instances to get out of passenger traffic. You will recall, Mr. Pickersgill, when you were the minister in 1966 we were very worried at that time about passenger traffic during the Centennial Year. One of the things we did take up was the question of passenger traffic to western Canada and the Transport Committee of the House of Commons, this Committee, travelled across the country taking evidence from people who were interested in this subject. When they got to Vancouver, strangely enough, they could hardly find anybody who would come down and so much as give them the time of day. Do you recall that?

Mr. Skoberg: Shame.

Mr. Deachman: Well that may be shame but I think what it expressed was a not very great interest in what the railways were doing about transportation on the West Coast simply because people on the West Coast had found other ways to travel that were more satisfactory. Are you in a position to comment whether or not that is so, and in fact, are we beginning to look at other methods of transportation through the mountains from British Columbia eastward and are we actually phasing out of passenger railway traffic and turning to other forms of transportation? I say this not to provoke an argument in favour of railway transportation, because I have taken it once since I have been a member, since 1963, and I found it was pretty terrible and have never gone that route again, but to find out whether indeed that is the trend, and if so, what other means of transportation are taking it up?

• 2125

Mr. Pickersgill: I think that it would take me a long time. Could I reserve that question, and ask you in the meantime, as penance for asking it, to read both our decisions on the Canadian Super Continental?

Mr. Deachman: Yes, I have been reading those, and I have found that you were rather hesitant. I would have thought you would have been bolder.

Mr. Pickersgill: Oh, I am very cautious.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman. First of all, with respect to what Mr. Allmand was questioning about, I see nothing in Section 16 that would say that you could not appeal your passenger traffic because it says clearly—and of course my advice might be cheap also, because I am not a lawyer—but it says “for the carrying of traffic.”

Mr. Pickersgill: Oh, yes.

[Interpretation]

M. Deachman: Est-ce qu'il faudra pour cela une loi?

M. Pickersgill: Non, tout simplement un ordre en conseil.

M. Deachman: Un ordre en conseil.

M. Pickersgill: Oui.

M. Deachman: J'ai une seconde question. On a beaucoup parlé ce soir du transport des voyageurs et du fait que les compagnies de chemins de fer ont tendance dans bien des cas à supprimer ce transport de passagers. Lorsque vous étiez ministre, en 1966, vous vous inquiétiez de ce que serait le transport des passagers au cours de l'année du Centenaire. Nous avons donc étudié la question du transport des passagers à destination de l'Ouest du Canada. Le comité des Transports de la Chambre des communes, c'est-à-dire ce comité, s'est déplacé à travers tout le pays et y a recueilli tous les témoignages qui pouvaient l'intéresser. Arrivés à Vancouver, c'est tout juste s'ils ont pu trouver quelqu'un. Vous vous en souvenez?

M. Skoberg: Dommage.

M. Deachman: C'est peut-être dommage mais cela illustre le peu d'intérêt que portaient les compagnies de chemins de fer au transport sur la côte Ouest. C'est tout simplement parce que les gens de cette région avaient trouvé d'autres moyens de transport beaucoup plus satisfaisants. Qu'en pensez-vous? Est-ce qu'en effet nous ne cherchons pas à trouver d'autres moyens de transport d'Ouest en Est? Est-ce que nous n'essayons pas de supprimer le transport des passagers par voies ferrées? Si je dis cela, ce n'est pas pour défendre les chemins de fer car c'est un moyen de transport que j'ai emprunté et que j'ai trouvé horrible. Je n'ai jamais pu recommencer. Je voudrais simplement savoir si c'est la tendance actuelle?

M. Pickersgill: Cela me prendrait du temps. Je prends note de votre question. Je vous demanderais, comme pénitence pour l'avoir posée, de lire nos deux décisions sur le *Canadien Supercontinental*.

M. Deachman: Je les ai déjà lues et je m'attendais à plus de hardiesse de votre part.

M. Pickersgill: Je suis très prudent.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Pour en revenir à l'intervention de M. Allmand, je ne vois pas ce qui, dans l'article 16, empêche un appel dans le cas du transport des voyageurs mais mon avis vaut ce qu'il vaut car je ne suis pas juriste.

M. Pickersgill: Mais si.

[Texte]

Mr. Breau: So, while it may not be very practical, it could...

Mr. Pickersgill: From a very quick look at it, I thought it would have to be slave traffic before it would apply. But I may be wrong.

Mr. Breau: I see here in the Estimates that as the National Transportation Act said, railway subsidies on passenger traffic have to be reduced by \$14 million a year.

Mr. Pickersgill: Those are the normal subsidies, they are not related to passenger traffic. They are related to all the various payments that were made to the railways in 1967.

Mr. Breau: It includes all the...

Mr. Pickersgill: All, yes.

Mr. Breau: Is it only \$14 million that you can pay, or does it have to happen exactly at \$14 million? Could we pay less than \$14 million?

Mr. Pickersgill: No, we have reduced by \$14 million. It was \$110 million in 1967.

Mr. Breau: It will be \$54 million next year.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon?

Mr. Breau: It will be \$54 million in 1971-72. Now, does it have to be only \$54 million?

Mr. Pickersgill: No. Under the law, if specific payments exceed any one railway's share of the normal payments—if, in other words, they claim 80 per cent of their losses on passenger service and they claim losses on the branch lines that they have applied to abandonments that have not been abandoned—if those items and certain other statutory items exceed the amounts of the normal payment, then they would not get the normal payment. They would get the other payments instead.

Mr. Breau: It would have to be another parliamentary appropriation?

Mr. Pickersgill: I beg your pardon?

Mr. Breau: It would have to be under some other parliamentary appropriation?

Mr. Pickersgill: No, it does not have to be under another appropriation.

Mr. Breau: It does not have to?

Mr. Pickersgill: No. We have the impression that one of the railways will get more for 1970.

Mr. Breau: Yes.

Mr. Pickersgill: Perhaps not very much. And maybe both the big railways will qualify in 1971.

Mr. Breau: On the question of the rationalization of passenger services, is there any way that this rationalization process can be accelerated? I am one of those who do not like to see those terms going around and the taxpayers paying for it.

[Interprétation]

M. Breau: Ce n'est peut-être pas très pratique mais on pourrait...

M. Pickersgill: Après un rapide coup d'œil, il me semble qu'à moins qu'il ne s'agisse de trafic d'esclaves, rien ne bougera. Je me trompe peut-être.

M. Breau: D'après les Prévisions budgétaires, je m'aperçois qu'il faudra réduire de 14 millions de dollars les subventions aux chemins de fer.

M. Pickersgill: Ces subventions représentent les différents versements que nous avons faits aux chemins de fer au cours de l'année 1967. Elles n'ont rien à voir avec le transport des passagers.

M. Breau: Elles englobent tous les...

M. Pickersgill: Oui, tous.

M. Breau: La somme devra-t-elle être exactement de 14 millions?

M. Pickersgill: Non. La réduction a été de 14 millions. En 1967, elle a été de \$110 millions.

M. Breau: Elle sera de 54 millions l'année prochaine.

M. Pickersgill: Pardon?

M. Breau: Elle sera de 54 millions de dollars en 1971-1972. Faut-il que ce soit seulement 54 millions?

M. Pickersgill: Non. Aux termes de la loi, si certains versements particuliers dépassent la part normale de l'une des compagnies—autrement dit, s'ils réclament le remboursement de 80 p. 100 du déficit subi sur le service-voyageurs ainsi que sur les lignes annexes qu'ils veulent supprimer mais qui fonctionnent toujours—si ces postes ou certains autres postes statutaires dépassent le montant des paiements normaux, les versements normaux ne s'appliqueront pas.

M. Breau: Ce serait donc couvert par un autre crédit parlementaire.

M. Pickersgill: Pardon?

M. Breau: Ce serait donc couvert par un autre crédit parlementaire.

M. Pickersgill: Non.

M. Breau: Non?

M. Pickersgill: Nous avons l'impression que l'une des compagnies de chemin de fer recevra plus que les autres en 1970.

M. Breau: Oui.

M. Pickersgill: Peut-être pas beaucoup plus et les deux compagnies les plus importantes en seront peut-être toutes les deux bénéficiaires en 1971.

M. Breau: Comment peut-on améliorer la rationalisation du service-passagers?

[Text]

Mr. Pickersgill: I think there has been. When our annual report is available, and it will be very shortly, it will have a full list of what has already been done in this regard, and it is really quite impressive. But I am hoping we will get a lot more progress in the next year.

Mr. Breau: I see in the Estimates also that there is a special subsidy for the payment of operations of regional air carriers of \$2 million. Without going into too much detail, how is this broken down? Is it to different regions of the country?

Mr. Pickersgill: No. The only two carriers that receive any subsidy are Quebecair and Eastern Provincial.

Mr. Breau: So it is only in Eastern Canada.

Mr. Pickersgill: Right.

Mr. Breau: Supposing it happens, like it does in northern New Brunswick, for example, where you pay subsidy to an air carrier, EPA in this case, and where probably you pay subsidies to the CNR also. If you do not, you will shortly, because they must be operating at a loss.

Mr. Pickersgill: Yes, they are.

Mr. Breau: How do you judge? How do you assess where the money will be better spent? On rail, on roads or on air?

• 2130

Mr. Pickersgill: We have to look at all of them together. That is the reason we have a Transport Commission instead of having a separate body as before.

Mr. Breau: Yes, but because of the fact that you have an air service, you are certainly losing train passengers. You are losing because you still have the train. By eliminating one or the other, and I would suggest the trains...

Mr. Pickersgill: I cannot conceive of a train service being eliminated.

Mr. Breau: No, but they can be reduced.

Mr. Pickersgill: I think this is one of the things that is going to have to be considered relatively urgently.

Mr. Breau: But even from a year to year basis right now there is no mechanism to assess this.

Mr. Pickersgill: No, but once a year...

Mr. Breau: You have two modes of transportation being subsidized where maybe only one, or maybe one and then a little bit of the other might be able to pay for itself.

Mr. Pickersgill: Yes, exactly. That is what we seek to achieve. Of course, the moment a claim is made by the railways for the payment of a subsidy then we have a duty to keep reviewing that and to make sure that it is not inflated in any way. Since the Treasury is going to pay 80 per cent, we will expect the railways to listen to

[Interpretation]

M. Pickersgill: Lorsque paraîtra bientôt notre rapport annuel, vous aurez la liste de tout ce qui s'est fait dans ce domaine. Elle est assez impressionnante. J'espère que nous ferons encore plus de progrès l'an prochain.

M. Breau: D'après les Prévisions budgétaires, une subvention spéciale de 2 millions de dollars irait aux transports aériens. Comment se répartira-t-elle?

M. Pickersgill: Seuls en bénéficient Québecair et Eastern Provincial.

M. Breau: Cela ne s'applique donc qu'à l'Est.

M. Pickersgill: Oui.

M. Breau: Que se passe-t-il dans le cas d'une province comme le Nouveau-Brunswick où vous versez une subvention à la compagnie de transport aérien, E.T.A. dans ce cas, ainsi qu'au C.N. Si vous ne le faites déjà, il faudra sûrement leur verser des subventions car ils doivent être déficitaires.

M. Pickersgill: Nous le faisons.

M. Breau: Comment pouvez-vous savoir si les subventions seront mieux appropriées dans le cas des chemins de fer plutôt que dans celui des transports routiers ou des transports aériens?

M. Pickersgill: Nous devons analyser l'ensemble. C'est pourquoi nous avons une Commission des transports au lieu d'avoir un organisme séparé comme par le passé.

M. Breau: Oui, mais étant donné que vous assurez un service aérien, vous perdez très certainement des passagers éventuels pour les chemins de fer. Vous y perdez parce que les trains existent toujours. On pourrait éliminer l'un des deux services et je proposerais que les trains...

M. Pickersgill: Je ne puis imaginer que l'on supprime un service de trains.

M. Breau: Non, mais on pourrait les réduire.

M. Pickersgill: Je pense que c'est là une question qu'il faudra étudier avec la plus grande célérité.

M. Breau: A l'heure actuelle, il n'y a cependant aucun mécanisme qui nous permet de tirer les conclusions ne fusse que sur une base annuelle.

M. Pickersgill: Non, mais une fois par an...

M. Breau: Vous offrez deux moyens de transport, tous deux subventionnés alors qu'un seul service ou peut-être un service et un autre service partiel pourraient assurer l'auto-financement.

M. Pickersgill: Oui, exactement. C'est là notre objectif. Bien sûr, dès que les chemins de fer demandent une subvention, nous sommes tenus d'analyser la situation et nous assurer qu'il n'y a aucune exagération. Étant donné que le Conseil du Trésor devra payer 80 p. 100 des frais, nous espérons que les compagnies de chemin de fer sui-

[Texte]

us although they will still make the management decisions.

Mr. Breau: Does the air carrier apply for subsidy once a year or is it on a month to month basis?

Mr. Pickersgill: We indicated which routes. The air carrier is not subsidized globally, that is, not his whole operation; it is specific routes.

Mr. Breau: Yes.

Mr. Pickersgill: We indicated a year ago to EPA and Quebec Air, which routes would be eligible for subsidy and which would have to stand on their own feet. We are in the process at the moment of looking at the results of the calendar year 1970, which are just about in now, and considering what the position will be for 1971.

Mr. Breau: Is the subsidy a condition in the licence?

Mr. Pickersgill: No, it is not in the licence itself.

Mr. Breau: How do you regulate it? How do you stop it?

Mr. Pickersgill: The subsidy?

Mr. Breau: Yes.

Mr. Pickersgill: You just stop paying it.

Mr. Breau: In other words, it is not a condition of the licence.

Mr. Pickersgill: No.

Mr. Breau: Is it given in long term, or do you not give any notice?

Mr. Pickersgill: No they are not given long term; they are given from year to year.

Mr. Breau: What I am getting at is whether they are given from year to year with the intent of continuing getting them?

Mr. Pickersgill: No, actually I should be a little more frank about this.

This policy was established when I was Minister of Transport. There was an undertaking that three years after it came into operation it would be reviewed. The Treasury Board has agreed to an extension of one year because of the relatively limited experience and the rather drastic changes that have been made in the nature of some of these services. We have undertaken to make a full report and recommendations during the course of this coming summer with a view to putting the thing on a more solid basis.

Mr. Breau: I would suggest that you look at Northern New Brunswick especially, on the route of Moncton, Chatham, Charlo and Montreal. While it is a very good service, maybe some other service could be better for the same price. I am thinking possibly of a jet service from Chatham to Montreal, or by having one strategic stop

[Interprétation]

vront nos conseils bien que les décisions administratives restent de leur ressort.

M. Breau: Les compagnies de transport aérien demandent-elles une subvention chaque année ou chaque mois?

M. Pickersgill: Nous avons indiqué quelles étaient les lignes subventionnées. Le transporteur aérien ne reçoit pas des subventions globales, c'est-à-dire sur l'ensemble de ses opérations. Nous subventionnons des lignes particulières.

M. Breau: Oui.

M. Pickersgill: Nous avons signalé, il y a un an, à l'EPA et à Québec Air, quelles seraient les lignes susceptibles d'être subventionnées et lesquelles devraient être rentables. En ce moment, nous analysons les résultats de l'exercice de 1970 que nous venons de recevoir et nous essayons d'établir une ligne de conduite pour 1971.

M. Breau: Les subventions constituent-elles une condition à la licence?

M. Pickersgill: Non, cela ne figure pas dans la licence.

M. Breau: Comment réglementez-vous cela? Comment y mettez-vous fin?

M. Pickersgill: Les subventions?

M. Breau: Oui.

M. Pickersgill: Il suffit d'arrêter les paiements.

M. Breau: Autrement dit, ce n'est pas une condition de la licence.

M. Pickersgill: Non.

M. Breau: Les subventions sont-elles accordées à long terme, ou n'êtes-vous pas tenus de donner un préavis pour leur cessation?

M. Pickersgill: Non, elles ne sont pas accordées à long terme, elles sont accordées d'année en année.

M. Breau: Ce que j'essaie de savoir, c'est si les subventions sont accordées annuellement avec l'intention toute-fois de les prolonger?

M. Pickersgill: Non, en fait, je devrais peut-être me montrer un peu plus franc à cet égard.

La ligne de conduite a été établie lorsque j'étais ministre du Transport. Nous avons pris l'engagement de procéder à un réexamen de la situation, trois ans après la date d'entrée en vigueur. Le Conseil du Trésor a accepté une prorogation d'un an, étant donné l'expérience assez restreinte en la matière et les changements fondamentaux apportés à certains de ces services. Nous nous sommes engagés à faire un rapport complet et à formuler des recommandations au cours de l'été prochain, en vue d'assurer au système une base stable.

M. Breau: Je pourrais peut-être vous conseiller d'analyser la situation dans le nord du Nouveau-Brunswick, surtout en ce qui concerne la ligne de Moncton, Chatham, Charlo et Montréal. Bien que le service soit excellent, d'autres services pourraient se révéler meilleurs au même prix. Je pense à un service d'avions à réaction de Cha-

[Text]

instead of two you might be able to have that route pay for itself.

Mr. Pickersgill: The airline and the Transport Commission would like to achieve this if there was any way of doing it.

Mr. Breau: The airline is happy as it is because they receive the subsidy.

Mr. Pickersgill: No, they are not very happy because we make life very hard for them before they get the subsidy and they only know one year at a time whether they are going to get it. It is not a very satisfactory situation.

Mr. Breau: What criteria do you use?

Mr. Pickersgill: May I send you a list? They are set out. I made a brilliant statement when I was a minister setting out these criteria, but I did not bring a copy with me today.

Mr. Breau: One more question. Do you tend with the subsidy to encourage a route that you know will always be subsidized, or do you say, "This is an incentive to make it pay in six months or a year, or in 18 months"?

• 2135

Mr. Pickersgill: In that respect there are two things. We pay subsidies sometimes to phase out a route so that it will not be done abruptly...

Mr. Breau: Or build it up.

Mr. Pickersgill: ...and we also pay subsidies where we think it can build up in a few years so it will not need the subsidy.

Mr. Breau: However, in no way is it attached or is it a condition to the licence.

Mr. Pickersgill: No. In one or two cases in the decision it has been indicated that the service would not be subsidized, not written into the licence, but written into the decision.

The Chairman: Mr. Whiting.

Mr. Whiting: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, in my mind and I think my thoughts are shared by virtually every member of Parliament the executives of the national railways suffer from tunnel vision when it comes to passenger service. If you were to go to an eye doctor or an oculist and he told you you had tunnel vision he would tell you you could just see straight ahead and not out of the corner of your eyes. When the CNR and the CPR see a passenger train coming through that tunnel they want to do everything in their power to get that train off the line.

Some hon. Members: Oh, oh.

Mr. Whiting: And I am very serious about this...

[Interpretation]

tham à Montréal ou à faire une seule escale centrale au lieu de deux, ce qui permettrait à cette ligne d'être rentable.

M. Pickersgill: La compagnie aérienne et la Commission du transport aimeraient réaliser cet objectif, si toutefois, c'était matériellement possible.

M. Breau: La compagnie aérienne est satisfaite puisqu'elle reçoit des subventions.

M. Pickersgill: Non, je ne crois pas qu'elle soit très satisfaite parce que nous leur menons la vie dure avant de leur accorder une subvention. En outre, ils ne savent qu'un an à l'avance s'ils vont recevoir ou non cette fameuse subvention. La situation n'est pas très satisfaisante.

M. Breau: De quels critères partez-vous?

M. Pickersgill: Voulez-vous que je vous envoie une liste? Les critères sont bien établis. J'ai fait un brillant exposé énonçant tous ces critères, lorsque j'étais ministre mais je n'en ai pas apporté un exemplaire aujourd'hui.

M. Breau: Je voudrais vous poser encore une question. Lorsque vous accordez une subvention, essayez-vous de promouvoir une ligne qui, vous le savez, sera toujours subventionnée ou pensez-vous: «C'est là un encouragement qui permettra à cette ligne d'être rentable dans six mois, un an, voire dix-huit mois»?

M. Pickersgill: A cet égard, il faut mentionner deux choses. Parfois, nous versons des subventions par la suppression progressive d'une ligne...

M. Breau: Ou pour en mettre une en place.

M. Pickersgill: Et nous versons également des subventions lorsque quelques années semblent suffir pour l'implantation d'une nouvelle ligne.

M. Breau: Cependant, cela n'a rien à voir avec l'acquisition du permis.

M. Pickersgill: Non. Dans un ou deux cas, on a décidé que le service ne recevrait aucune subvention et que cela ne serait pas mentionner sur le permis.

Le président: Monsieur Whiting.

M. Whiting: Je vous remercie. J'ai l'impression—et je crois que tous les députés la partagent—que les directeurs des chemins nationaux ont des égéries, du moins lorsqu'il s'agit du transport des voyageurs. On dirait que le CN ou le CP s'attache à supprimer les trains.

Des voix: Oui.

M. Whiting: Je ne plaisante pas...

[Texte]

An hon. Member: How can you be?

Mr. Whiting: ...because they have consistently downgraded passenger service to the point that they have driven away their customers. I will give you a case in point and this occurred in the town of Acton, Ontario where the CNR first took away the freight service, the express service the telegraph service. They tampered with the passenger trains that were running through that community by changing the schedule, then as a last resort when the station agent had nothing to do—you know, what could he do, Mr. Pickersgill, when they have taken all the service out of the community—what could they do? They took his telephone away, they disconnected his telephone and this is true. I want you to look up the records on this, because this is true. Only then did the CTC hold a hearing in Acton. This was done under the guise of economy over the years to incorporate Acton into the Guelph master agency plan. I attended that hearing along with interested citizens of that community and we had to come up against the slide rule jockeys of the CNR and the pseudo-intellectuals of the CNR who have had practice at this. You could tell they were experts at their trade, they knew exactly what to do. However, there was a community of approximately 4,000 people up against that type of opposition.

There is no doubt in my mind that when our national railways tamper in any way with existing services that the communities involved should be given an opportunity to voice their opinions not to the CNR or the CPR, they should not, you know, render the final arbitrary decision on what is going to happen, but to you people because you are placing—maybe I should not say you are placing—the railroads are placing these small communities at a very distinct disadvantage. It is not a democratic process which is being followed right now as far as our railways are concerned and what they are doing to the people of Canada. I would like your comments on that statement.

• 2140

Mr. Pickersgill: To the best of my knowledge no complaint, no representation, since the Commission was established and I became the head of it, ever has been addressed to us and has been delivered to us. There was a period when sometimes communications were sent and you did not get them, and I make that reservation. But nothing that ever has been received in the Commission has failed to get a prompt reply and the fullest attention that the law allows us to give to it.

Mr. Whiting: Then in your opinion, using this as an example, you have no recourse then.

The only time, sir, then that you would enter into the picture is if the CNR made application to...

Mr. Pickersgill: No, no, no.

Mr. Whiting: ...discontinue it.

Mr. Pickersgill: Anybody can complain to us about anything the CNR does any day of the week, and hundreds of people do. If somebody writes a letter to me and says that the station was not swept that morning, we

[Interprétation]

Une voix: Comment pourrait-il en être autrement?

M. Whiting: En fait, vous avez tellement baissé la qualité du service passager que les clients se détournent de vos lignes. Voici un exemple qui s'est produit à Acton en Ontario. Tout d'abord le Canadien National a supprimé le service des marchandises, puis le service express puis le service des télégraphes. En plus ils se sont ensuite attaqués aux trains-passagers qui desservaient cette localité en modifiant l'horaire. Que pouvait faire le chef de gare puisque aucun train ne desservait cette localité? On a donc supprimé le téléphone et c'est vrai. Vous pourrez le vérifier vous-mêmes en consultant les dossiers. C'est seulement à ce stade que la Commission des Transports c'est réunie à Acton. J'y ai participé avec un certain nombre de personnes appartenant à cette localité. On a eu mal à partir avec les directeurs tortueux et les pseudos intellectuels du CN qui avaient monté toute l'affaire. Ils connaissaient bien leur travail et savaient exactement que faire. Il fallait donc le genre de position à laquelle une localité d'environ 4,000 personnes a dû faire face.

Lorsque les responsables des chemins de fer nationaux jouent ainsi avec le service de transport, il faudrait que les localités qui en souffrent et la possibilité de s'exprimer non pas devant le Canadien National ou le Canadien Pacifique mais devant vous car ces petites localités se trouvent dans une situation extrêmement défavorable. Hors la façon dont vous agissez à l'heure actuelle est fort peu démocratique, du moins en ce qui concerne les Chemins de fers. Qu'en pensez-vous?

M. Pickersgill: Pour autant que je sache, depuis la création de la Commission depuis que j'en suis devenu président, nous n'avons reçu aucune plainte, aucune démarche. Il y avait une époque où l'on envoyait des communications et on ne les recevait pas, c'est la seule réserve que je voudrais émettre. Néanmoins, la Commission a toujours répondu avec célérité à toutes les demandes et nous y avons prêté tout le soin qu'il nous est permis, dans le cadre de la Loi.

M. Whiting: Donc, à votre avis, si l'on prend cet exemple, vous n'avez aucun recours.

Le seul moment où vous intervenez, c'est lorsque les chemins de fer du Canadien National font une demande pour...

M. Pickersgill: Non, non, non.

M. Whiting: Y mettre fin.

M. Pickersgill: N'importe qui peut se plaindre à nous au sujet du Canadien National, tous les jours de la semaine et il y a des centaines de personnes qui le font. Si quelqu'un m'écrit une lettre pour me dire que la gare

[Text]

pass that on to the CPR or the CNR and ask them whether it is true or not. And if we get any volume of complaint of that character we investigate it. So I do not think there is any difficulty. You do not have to have a formal application from the railway. Mind you, I interfere thousands of times when I have had no legal right to, just because I think sometimes the people are being pushed around and I personally do not like that idea very much.

Mr. Whiting: But you do then follow up on citizens' complaints?

Mr. Pickersgill: We certainly do.

Mr. Whiting: I am glad to hear that.

Now I was at a hearing in Toronto on the CPR's application for discontinuance of passenger service between Windsor and Toronto. I think I also asked the same question at the hearing in Acton. How do the national railways allocate roadbed maintenance?

Mr. Pickersgill: Do you want an answer to that?

Mr. Whiting: Yes.

Mr. Pickersgill: I will see that you get a written answer from somebody that is competent to give it.

Mr. Whiting: I asked that question early in December of the CPR and they promised to forward me an answer and I have not received it.

Mr. Pickersgill: They gave an answer at Calgary or Regina so far as *The Canadian* was concerned—I have forgotten which—that I could extract from the record. But I will get it from both railways.

Mr. Whiting: A short time ago the former Ontario Minister of Transport—I think he is the former Minister of Transport of Ontario, Mr. Haskett—called for a conference in Toronto on passenger service. Did any officials of your Department attend that?

Mr. Pickersgill: I do not think it ever was held. You know, I was wondering if some day they would call a conference on highway building in Ontario and invite some of the federal people to it.

Mr. Whiting: I get the subtle point of your answer.

Mr. Pickersgill: This traffic all seems to go one way.

Mr. Whiting: However, I think our national railroads have not shown leadership in this area. They appear not to care about passenger service.

Mr. Pickersgill: I am afraid I could not agree with that.

[Interpretation]

n'était pas balayée dès le matin, nous la transmettons au bureau des chemins de fer du Canadien Pacifique ou du Canadien National et nous leur demandons si c'est exact. Si nous recevons un certain nombre de plaintes de cet ordre, nous menons une enquête. Aussi, je ne vois pas quelles sont les difficultés. Il ne faut pas attendre une demande officielle de la compagnie de chemins de fer. Ne vous y méprenez pas, je suis intervenu des milliers de fois alors que je n'avais pas le droit légal de le faire, tout simplement parce que je pense que parfois on bouscule les individus et personnellement, je n'aime pas beaucoup cette idée.

Mr. Whiting: Vous donnez donc une suite aux plaintes des citoyens?

Mr. Pickersgill: Certainement.

Mr. Whiting: Je suis heureux de l'apprendre.

J'ai assisté à une audience à Toronto en ce qui concerne une demande des chemins de fer du Canadien Pacifique visant à faire supprimer le service des passagers entre Windsor et Toronto. J'ai également posé la même question au cours d'une audience à Acton. J'aimerais savoir comment les chemins de fer nationaux s'occupent de l'entretien des voies?

Mr. Pickersgill: Vous désirez une réponse?

Mr. Whiting: Oui.

Mr. Pickersgill: Je verrai à ce que vous obteniez une réponse écrite des autorités compétentes.

Mr. Whiting: J'ai posé cette question au début du mois de décembre aux chemins de fer du Canadien Pacifique et ils ont promis de me faire parvenir une réponse que je n'ai toujours pas reçue.

Mr. Pickersgill: Ils ont fourni la réponse à Calgary ou à Regina, en ce qui concerne le Canadien. J'ai oublié duquel il s'agissait, mais je pourrais retrouver cela dans les dossiers. De toutes façons, j'obtiendrai une réponse des deux compagnies de chemins de fer.

Mr. Whiting: Il y a quelque temps, l'ancien ministre du Transport de l'Ontario, du moins je le pense, M. Haskett, a convoqué une conférence à Toronto pour étudier le service des passagers. Des représentants de votre ministère ont-ils assisté à cette conférence?

Mr. Pickersgill: Je ne pense pas qu'elle ait eu lieu. Je me suis toujours demandé si un jour ils convoqueraient une conférence sur la construction des routes en Ontario pour y inviter des représentants du fédéral.

Mr. Whiting: Je saisis toute la subtilité de votre réponse.

Mr. Pickersgill: Tout ce trafic semble s'orienter dans la même voie.

Mr. Whiting: Cependant, je pense que nos compagnies de chemins de fer nationales n'ont pas pris les devants dans ce domaine. On dirait qu'ils ne se préoccupent pas du service des passagers.

Mr. Pickersgill: Je crains fort que je ne sois pas d'accord avec vous sur ce point.

[Texte]

Mr. Whiting: I am giving an observation.

Mr. Pickersgill: I do not think any railway in the Western world has made the effort that the Canadian National has over the last 10 years to provide a good passenger service.

Mr. Whiting: They have a funny way of showing it, Mr. Pickersgill.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon.

Mr. Whiting: Then their public relations leaves something to be desired, as far as showing it to the Canadian people are concerned.

Mr. Pickersgill: Yes, I think you are right.

The Chairman: Mr. Whiting, your time is up.

Mr. Whiting: And I was just getting going.

• 2145

The Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Pickersgill, I would just like to ask about something which Mr. Turner touched on, the "servo centre". Have any of these centres been turned down?

Mr. Pickersgill: There are some that have not been decided at all yet.

Mr. Ritchie: They are still in abeyance?

Mr. Pickersgill: Generally speaking, we have not held any hearings where we thought there was general dissatisfaction. We just delayed the thing.

Mr. Ritchie: What have been the main complaints or main feelings against the "servo centre"?

Mr. Pickersgill: I think that the criterion is a very simple one. If the shippers and the passengers are going to get better service this way than the other way, I think it is a good thing; and if not, I think it is a bad thing.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Pickersgill: It is nothing more than that.

Mr. Ritchie: In areas that have "servo centres", what have been the complaints by shippers?

Mr. Pickersgill: After they were established?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Pickersgill: Well, as I say, relatively few after they have been established.

Mr. Ritchie: I see.

What are the advantages claimed for "servo centres"?

Mr. Pickersgill: I should not be in the advertising business for the railways, but they claim that a 24-hour service, 7 days a week, on a free telephone with people who are supposed, at any rate, to understand all the

[Interprétation]

M. Whiting: Je ne fais qu'une observation.

M. Pickersgill: J'estime qu'aucune compagnie de chemins de fer du monde occidental a déployé les mêmes efforts que le Canadien National au cours des dix dernières années en vue d'assurer un service adéquat aux passagers.

M. Whiting: Il le montre d'une façon assez curieuse, monsieur Pickersgill.

M. Pickersgill: Je vous en prie.

M. Whiting: Ou alors leur service des relations publiques laisse beaucoup à désirer car ils ne font pas savoir aux citoyens canadiens qu'ils s'intéressent à la question.

M. Pickersgill: Oui, je pense que vous avez raison.

Le président: Monsieur Whiting, votre temps de parole est écoulé.

M. Whiting: Aussi, j'allais justement céder la parole.

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur Pickersgill, je voudrais vous demander des éclaircissements à propos du sujet abordé par M. Turner, le «servo-centre»: a-t-on éliminé des centres de ce type?

M. Pickersgill: Il y en a certains sur lesquels on n'a même pas encore pris une décision.

M. Ritchie: Ils sont toujours en suspens?

M. Pickersgill: En règle générale, nous n'avons pas tenu d'audience lorsque nous estimions qu'il y avait un sentiment général de mécontentement. Nous avons simplement remis l'affaire à plus tard.

M. Ritchie: Quelles étaient les principales objections au «servo-centre»?

M. Pickersgill: Je pense qu'il suffit de partir d'un critère très simple. Si les expéditeurs et les passagers obtiendront de meilleurs services grâce à cette méthode, je pense qu'elle est bonne; sinon, elle est mauvaise.

M. Ritchie: Oui.

M. Pickersgill: C'est aussi simple que cela.

M. Ritchie: Dans les régions qui disposent de «servo-centres», quelles sont les doléances des expéditeurs?

M. Pickersgill: Une fois que ces centres ont été établis?

M. Ritchie: Oui.

M. Pickersgill: Eh bien, comme je disais, il n'y en a eu que très peu après leur création.

M. Ritchie: Je vois.

Quels sont les avantages des servo-centres?

M. Pickersgill: Je ne devrais pas faire de la publicité pour les chemins de fer, mais ceux-ci prétendent qu'un service de 24 heures sur 24, 7 jours par semaine, sur la base de communications téléphoniques gratuites avec des

[Text]

rules, is apt to give the shippers better service than the relatively shorter hours that would be worked in most stations.

Mr. Ritchie: In discussing it with some railroad people, there was something to indicate that perhaps the L.C.L. freight would become less under "servo centres". Have you found that?

Mr. Pickersgill: I really could not say.

Mr. Ritchie: You have no way of knowing?

Mr. Pickersgill: Without making enquiries, I could not answer that.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Pickersgill j'aurais une ou deux autres questions à vous poser. La première fait suite aux questions posées par M. Whiting et M. Turner. Combien de fois est-il arrivé qu'à la suite d'auditions publiques la Commission n'a pas accordé ce qui avait été demandé par le CN ou le CP? En combien d'occasions la décision du CN ou du CP a-t-elle été renversée?

M. Pickersgill: Dans quelle sorte de cas?

M. Guay (Lévis): Dans des cas d'abandon de ligne ou de fermeture de gare?

Mr. Pickersgill: I would think that I would have to look at the statistics but they are quite often turned down. Would you like me to get you some statistics for a year or so back?

M. Guay (Lévis): Je l'aimerais beaucoup, monsieur Pickersgill, cela fait suite justement à ce que j'expliquais cet après-midi que souvent je suis allé devant la Commission pour représenter mes électeurs, et que jamais nous n'avons été capables de faire renverser une seule décision. En fait, j'avais l'impression, et mes électeurs aussi, que lorsque le CN avait décidé de quelque chose, se présenter à la Commission canadienne des transports...

M. Pickersgill: J'espère que non.

M. Guay (Lévis): Je voudrais bien l'espérer moi aussi, mais je voudrais aussi avoir une preuve à leur fournir. Je pense que la meilleure preuve serait de leur dire: il y a eu tant de demandes, tant ont été acceptées, et tant refusées, dans une période de 2 ans, environ.

Mr. Pickersgill: I think, really, that I had better get some figures before I attempt to answer.

M. Guay (Lévis): D'accord. Monsieur le président, on m'a remis à la suite de mes questions de cet après-midi, toutes les statistiques du nombre d'accidents, de blessés et de morts; j'ai trouvé cela très intéressant. Je me demande si M. Pickersgill, ne consentirait pas à ce que ces statistiques soient imprimées en annexe au compte rendu.

Le président: Ou bien à en faire parvenir une copie à chaque membre.

[Interpretation]

gens supposés connaître toutes les règles, permettrait d'assurer aux expéditeurs un meilleur service que celui qu'on peut obtenir en y consacrant quelques heures comme cela se fait dans la plupart des gares.

M. Ritchie: Lorsque j'en ai discuté avec des représentants des chemins de fer, il est apparu que le fret en wagon incomplet diminuerait grâce aux «servo-centres». Est-ce là votre opinion?

M. Pickersgill: Je ne pourrais pas vous le dire.

M. Ritchie: Vous ne pouvez pas le savoir?

M. Pickersgill: Sans mener d'enquêtes, je ne pourrais répondre à cette question.

M. Ritchie: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Pickersgill, I would like to ask you a couple of questions. The first is following the lines of the questions asked by Mr. Whiting and Mr. Turner. How many times did the Commission dismiss the application forwarded by the CN or the CP, following public hearings? How many times were CN or CP decisions crushed?

Mr. Pickersgill: In which case?

Mr. Guay (Lévis): When they decided to cancel a road or to close a station.

M. Pickersgill: Je devrais vérifier les statistiques mais bien souvent leurs décisions sont rejetées. Voulez-vous que je vous procure les statistiques de l'année dernière?

Mr. Guay (Lévis): I would appreciate it, Mr. Pickersgill. This just follows what I was explaining this afternoon; very often I made some representations before the Commission on behalf of my constituents. In fact, I as well as my constituents, we got the impression that to make representations to the CTC...

Mr. Pickersgill: I hope not.

Mr. Guay (Lévis): But I would like to have some evidence to provide them with. I think the best evidence would be to tell them: so many applications have been approved and so many dismissed, over a two-year period, also.

M. Pickersgill: Je pense que je ferais mieux de me procurer les chiffres avant d'essayer de vous répondre.

Mr. Guay (Lévis): I agree. Mr. Chairman, following the questions I asked this afternoon, I have been given all statistics about the number of accidents, injuries and casualties; I found it most interesting. I wonder whether Mr. Pickersgill would agree that the statistics be printed as an appendix to our proceedings.

The Chairman: Or to send a copy to each member.

[Texte]

M. Pickersgill: Ce serait peut-être mieux, parce que les procédés sont tellement longs, alors qu'on peut le faire en deux jours.

M. Breau: Nous pouvons aussi le faire en deux jours.

M. Pickersgill: Pardon.

M. Breau: Nos services sont rapides, maintenant.

M. Pickersgill: Ah! oui?

M. Guay (Lévis): Ça c'est amélioré.

M. Breau: C'est un parlement moderne.

M. Guay (Lévis): Si M. Pickersgill dit qu'il va l'expédier à tous les membres, je pense que ce sont les membres qui sont d'abord intéressés....

Le président: M. Pickersgill va en faire parvenir une copie à chaque membre.

M. Pickersgill: Oui.

Mr. Howe: Mr. Chairman, this morning, if my memory serves me correctly, Mr. Pickersgill, you said you had a report on the bus services in part of the area where the passenger trains were taken off last year. What can you do about that?

Mr. Pickersgill: Legally, we cannot do anything but we have made representations and the Canadian National made representations in the last day or two. I was told that this company, Charterways, is sending one of its men to Kitchener to give some assistance to Burley Bus Lines. I think it is perhaps a little short—it is a smaller operation—and it is short on knowhow and that sort of thing, to try to help them to improve their service.

Mr. Howe: Supposing that service is not improved and that one of the criteria, one of the reasons why those branch lines were reduced is that there was to be a good alternative service. Supposing that service does not improve, what can the people in that area do?

Mr. Pickersgill: For one thing, they can write to the Ontario board that licenses those bus companies and say they are not giving good service and ask to have it investigated.

Mr. Howe: Yes, but the Ontario transport people had lawyers at those hearings trying to tell you to keep those trains on. Why would they insist on the better services? It is up to you people.

Mr. Pickersgill: No, it is not because we have not jurisdiction. We have jurisdiction over the railways and we are supposed to see that they run a decent service. The Ontario board has jurisdiction over the bus companies.

Mr. Howe: Yes, but you allowed the railways to take those lines off and this is one of the reasons, there was supposed to be an alternate service there. If there is not

[Interprétation]

Mr. Pickersgill: This would be better, because procedures are so long while one could do it within two days.

Mr. Breau: We can also manage to do it within two days.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon.

Mr. Breau: Our services are quite rapid now.

Mr. Pickersgill: Is that so?

Mr. Guay (Lévis): It has improved.

Mr. Breau: It is a real modern parliament.

Mr. Guay (Lévis): If Mr. Pickersgill tells us that he will send a copy to all members, I thought that most interested members should...

The Chairman: Mr. Pickersgill will send a copy to each member.

Mr. Pickersgill: Yes.

M. Howe: Monsieur le président, si j'ai bonne mémoire, ce matin monsieur Pickersgill a déclaré avoir un rapport sur les services d'autobus dans une partie de la région où on a supprimé le service des trains pour les passagers, l'année dernière. Que pouvez-vous faire à cet égard?

M. Pickersgill: Sur le plan légal, nous ne pouvons rien faire. Néanmoins, nous avons fait des démarches ainsi que le Canadien National ces derniers jours. J'ai appris que la compagnie Charterways a envoyé un délégué à Kitchener pour venir en aide à la compagnie Burley Bus Lines. Je pense que cette entreprise de petite envergure manque quelque peu de technique en la matière, et on essaie de les aider à améliorer leur service.

M. Howe: Supposons que ce service ne s'améliore pas, l'un des critères qui a décidé de la réduction des trains sur cette ligne, c'était qu'il fallait assurer un bon service de remplacement. Supposons que ce service ne s'améliore pas, que peuvent faire les gens de la région?

M. Pickersgill: De toute façon, ils peuvent écrire à la Commission de l'Ontario qui délivre des permis à ces compagnies d'autobus en disant que celles-ci ne leur assurent pas un service adéquat et ils peuvent demander une enquête.

M. Howe: Oui mais la Commission des transports de l'Ontario a envoyé des avocats à ces audiences pour vous dire de maintenir les trains en service. Pourquoi s'occuperaient-ils à présent d'améliorer les services? C'est à vous de le faire.

M. Pickersgill: Non, ce n'est pas à nous parce que nous n'en avons pas la compétence. Notre compétence se limite aux chemins de fer et nous sommes sensés veiller à ce qu'ils assurent un service valable. Les compagnies d'autobus relèvent de la commission de l'Ontario.

M. Howe: Oui mais vous avez permis aux chemins de fer de supprimer ces lignes et l'une des raisons c'est que l'on supposait qu'il y aurait un bon service de remplace-

[Text]

good alternate service you should tell them to put the train back on again. Did you ever do it?

Mr. Pickersgill: We told them to keep a train on out in British Columbia.

Mr. Howe: Yes, but where would these people make application again to have another hearing to insist that they needed a service that was taken away from them? Is there any platform or any place where all the people in the area can get a petition together and apply?

Mr. Pickersgill: They can ask the Canadian National to put it back on again.

Mr. Howe: But you are the arbitrary board in this situation, are you not?

Mr. Pickersgill: Having ordered them to take the train off, I do not think we would have the legal power.

Mr. Howe: Yes, but the services that they said were there as alternate services are not satisfactory. Somebody misrepresented at the hearing then.

Mr. Pickersgill: We are doing our very best, Mr. Howe, and we will continue to do our very best.

Mr. Howe: I sincerely hope so. I have another question but it will have to wait until after the vote.

The Chairman: Gentlemen, we are being called by the bell to go and vote so we will have to adjourn until next Tuesday morning at 10 o'clock.

[Interpretation]

ment. Si le service de remplacement n'est pas adéquat, vous devriez leur demander de remettre les trains en service. L'avez-vous fait?

M. Pickersgill: Nous leur avons demandé de garder un train en service en Colombie-Britannique.

M. Howe: Oui mais où les gens de la région doivent-ils s'adresser pour convoquer une nouvelle audience où ils pourraient expliquer qu'il faut leur rendre un service qui leur aura été supprimé? Les personnes de la région ont-elles un recours, à qui doivent-elles s'adresser si elles décident toutes ensemble de signer une pétition?

M. Pickersgill: Elles peuvent demander au Canadien National de remettre la ligne en service.

M. Howe: Mais vous faites office de commission d'arbitrage dans ce genre de situation, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Comme nous leur avons demandé de supprimer le service de train, je ne pense pas que nous ayons la compétence juridique.

M. Howe: Oui mais les services de remplacement ne sont pas satisfaisants. Lors de l'audience, quelqu'un a fait une erreur de jugement.

M. Pickersgill: Nous faisons du mieux que nous pouvons, monsieur Howe, et nous poursuivrons dans cette voie.

M. Howe: Je l'espère de tout cœur. Je voudrais vous poser une autre question, mais elle devra attendre la fin du vote.

Le président: Messieurs, la sonnerie nous appelle au vote; aussi, nous allons ajourner la séance à mardi matin dix heures.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, March 9, 1971

Chairman: Mr. M.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 4

Le mardi 9 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1971-72

The St. Lawrence Seaway Authority

National Harbours Board

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972

Administration de la voie maritime du
Saint-Laurent

Conseil des ports nationaux

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Messrs.

Allmand
Benjamin
Breau
Deachman
Duquet

Forget
Godin
Guay (*Lévis*)
Howe
La Salle

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Messieurs

McGrath
Murta
Portelance
Rock
Skoberg

Southam
Thomas (*Moncton*)
Trudel
Turner (*London East*)

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On March 8, 1971:

Mr. Portelance replaced Mr. Thomas (*Maison-neuve-Rosemont*).

On March 9, 1971:

Mr. Goode replaced Mr. Trudel.
Mr. La Salle replaced Mr. Horner.
Mr. Trudel replaced Mr. Goode.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 8 mars 1971:

M. Portelance remplace M. Thomas (*Maison-neuve-Rosemont*).

Le 9 mars 1971:

M. Goode remplace M. Trudel.
M. La Salle remplace M. Horner.
M. Trudel remplace M. Goode.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 9, 1971.

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Goode, Guay (Lévis), La Salle, Lessard (LaSalle), McGrath, Portelance, Rock, Turner (London East)—(13).

Also present: Mr. Bell, M.P.

Witnesses: From The St. Lawrence Seaway Authority: Dr. P. Camu, President; Mr. Jim Martin, Director of Finance & Comptroller; Mr. Peter Malcolm, Vice-President; Mr. D. Taylor, Member; Mr. G. V. Sainsbury, Director of Economics and Research.

The Committee had for consideration the estimates of the St. Lawrence Seaway Authority.

Dr. P. Camu, President, made a brief statement regarding the Seaway operations.

Members of the Committee questioned the officials of the St. Lawrence Seaway Authority.

Items 95, L-100 and 105 pertaining to the St. Lawrence Seaway Authority were carried.

At 11:55 a.m. the Committee adjourned until 3:30 p.m. this date.

AFTERNOON SITTING

(10)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (Lévis), Lessard (LaSalle), McCleave, McGrath, Murta, Portelance, Rock, Trudel, Turner (London East)—(14).

Also present: Messrs. Bell, Goode, Marshall and Ritchie, M.P.'s.

Witnesses: Dr. P. Camu, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; from The National Harbours Board: Messrs. L. R. Talbot, Vice-Chairman; D. E. Taylor, Board Member; and T. M. Bryson, Board Member.

The Committee had for consideration the estimates (1971-72) of the National Harbours Board.

The Vice-President, Mr. L. R. Talbot, made a brief statement regarding major programmes in the estimates; and assisted by other officials responded to questions.

At 5:45 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this date.

23125-14

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 9 mars 1971

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 10. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Goode, Guay (Lévis), La Salle, Lessard (LaSalle), McGrath, Portelance, Rock, Turner (London-Est)—(13).

Autre député présent: M. Bell.

Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: MM. P. Camu, président; Jim Martin, directeur des Finances et contrôleur; Peter Malcolm, vice-président; D. Taylor, membre et G. V. Sainsbury, directeur des questions économiques et des recherches.

Le Comité étudie le budget des dépenses de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. P. Camu, président, fait une brève déclaration concernant les activités de la voie maritime.

Les représentants de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent répondent aux questions des membres du Comité.

Les crédits 95, L-100 et 105 concernant l'Administration de la voie maritime du Saint Laurent sont adoptés.

A 11 h 55 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(10)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h 35 de l'après-midi. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Guay (Lévis), Lessard (La Salle), McCleave, McGrath, Murta, Portelance, Rock, Trudel, Turner (London-Est)—(14).

Autres députés présents: MM. Bell, Goode, Marshall et Ritchie.

Témoins: M. P. Camu, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes; de la Commission des ports nationaux: MM. L. R. Talbot, vice-président, D. E. Taylor, membre de l'administration et T. M. Bryson, membre de l'administration.

Le Comité étudie le budget des dépenses (1971-1972) de la Commission des ports nationaux.

Le vice-président, M. L. R. Talbot, fait une brève déclaration concernant les programmes importants du budget des dépenses et répond aux questions avec l'aide d'autres collègues.

A 5 h 45 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h du soir.

EVENING SITTING

(11)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:05 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Guay (*Lévis*), LaSalle, Lessard (*LaSalle*), Loisselle, McCleave, McGrath, Murta, Portelance, Trudel—(13).

Also present: Messrs. Béchard, Lundrigan and Ritchie, M.P.'s.

Witnesses: Same as afternoon sitting, and also Honorable J. W. Pickersgill, President, Canadian Transport Commission.

The Committee resumed its consideration of the estimates of the National Harbours Board.

And the questioning continuing, it was

Agreed.—That letters dated January 22, 1970, February 5, 1970, September 4, 1970, and a schedule of grants in lieu of taxes pertaining to the City of Montreal tabled by Mr. Trudel, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendices TC 1, TC2, TC3 and TC4*).

Items 75, 80, L85 pertaining to the National Harbours Board were carried.

The Committee resumed consideration of the estimates of the Canadian Transport Commission.

Items 65 and 70 pertaining to the Canadian Transport Commission were carried.

At 9:40 p.m. the Committee adjourned until 3:30 p.m. March 11, 1971.

SÉANCE DU SOIR

(11)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce soir à 8 h 05. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Deachman, Duquet, Guay (*Lévis*), La Salle, Lessard (*LaSalle*), Loisselle, McCleave, McGrath, Murta, Portelance, Trudel—(13).

Autres députés présents: MM. Béchard, Lundrigan et Ritchie.

Témoins: Les mêmes que cet après-midi et également l'honorable J. W. Pickersgill, président de la Commission canadienne des transports.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses de la Commission des ports nationaux.

Et pendant que la période de questions se poursuit il est

Convenu.—Que les lettres datées du 22 janvier 1970, du 5 février 1970 et du 4 septembre 1970 et une liste officielle d'octrois en remplacement des impôts concernant la ville de Montréal déposées par M. Trudel, soient imprimées en appendices aux procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir Appendices TC 1, TC 2, TC 3 et TC 4*).

Les crédits 75, 80, L85 concernant la Commission des ports nationaux sont adoptés.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses de la Commission canadienne des transports.

Les crédits 65 et 70 concernant la Commission canadienne des transports sont adoptés.

A 9 h 40 du soir, la séance du Comité est levée jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi, le 11 mars 1971.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 9, 1971

• 1013

[Texte]

The Chairman: Members of the Committee, we have for study this morning the Estimates for 1971-72 of The St. Lawrence Seaway Authority. We have with us this morning Dr. P. Camu, President of The St. Lawrence Seaway. I believe Dr. Camu has an opening statement to make.

Mr. Allmand: On a point of order.

The Chairman: Yes, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, do I understand correctly that we will deal with The St. Lawrence Seaway first and then we will deal with the National Harbours Board?

The Chairman: That is right. One at a time. We will do The St. Lawrence Seaway first and then we will do the National Harbours Board.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: I would invite Dr. Camu to present the officials who are here this morning.

Dr. P. Camu (President, The St. Lawrence Seaway Authority): Mr. Chairman, gentlemen, with me are: Mr. J. M. Martin, Director of Finance and Accounting from Cornwall; Mr. P. E. R. Malcolm, the Vice-President; Mr. D. E. Taylor, a member of the Authority; Mr. G. V. Sainsbury, Director of Economics for the Authority.

The Chairman: I believe Dr. Camu has an opening statement to make.

Dr. Camu: I would like to say a few words about the three votes that we would like the Committee to approve. They are presented in the usual way as in other years.

• 1015

The first one deals with loans, investments and advances of \$55.2 million, an amount related almost entirely to the construction of the Welland by-pass which the Committee had an opportunity to see in response to an invitation we made last spring. The other two amounts are the Welland Canal deficit of \$10.4 million and finally the non-toll canals deficit of \$1.7 million.

The first amount, \$55.2 million, is really for the expenditures on the Welland by-pass. Of this amount, \$3.7 million is being used for such matters as the completion of the landscape of unsightly stone piles on the approaches to the Honoré Mercier bridge along Quebec highway number 3; the completion of ice control works at St. Lambert and at Côte Ste. Catherine Lock in the Montreal-Lake Ontario section; improvements to the approaches at Beauharnois Locks; the construction of a service centre in St. Catharines, Ontario where we intend to centralize and replace the existing outmoded facilities; and miscellaneous equipment, acquisitions and so forth.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 9 mars 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs les membres du comité, nous devons étudier, ce matin, les prévisions budgétaires de 1971-1972 de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons, avec nous, ce matin, M. P. Camu, président de la Voie maritime du Saint-Laurent, et je crois que M. Camu a une déclaration d'ouverture à faire.

M. Allmand: J'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Allmand?

M. Allmand: Monsieur le président, si je comprends bien, nous allons parler d'abord de la Voie maritime du Saint-Laurent et ensuite du Conseil des ports nationaux?

Le président: C'est exact. Nous allons traiter d'un seul sujet à la fois. Nous parlerons d'abord de la Voie maritime du Saint-Laurent, et nous passerons ensuite au Conseil des ports nationaux.

M. Allmand: Merci.

Le président: J'inviterais M. Camu à présenter les fonctionnaires qui sont ici ce matin.

M. P. Camu (président de la Voie maritime du Saint-Laurent): Monsieur le président, messieurs, j'ai, avec moi, M. J. M. Martin, directeur des Finances et de la Comptabilité de Cornwall; M. P. E. R. Malcolm, vice-président; M. D. E. Taylor, membre de l'Administration; M. G. V. Sainsbury, directeur des questions économiques pour l'Administration.

Le président: Je crois que M. Camu a une déclaration d'ouverture à faire.

M. Camu: J'aimerais dire quelques mots au sujet des trois crédits que nous aimerions faire adopter par le Comité. Ils sont présentés de la même manière que les années précédentes. Le premier crédit traite des prêts, placements et avances de 55.2 millions de dollars, montant qui a presque exclusivement trait à la construction du détour de Welland que le Comité a eu l'occasion de visiter à la suite d'une invitation que nous lui avions faite au printemps dernier. Les deux autres montants sont le déficit de 10.4 millions de dollars du canal Welland et le déficit de 1.7 million de dollars des canaux sans péage.

Le premier montant, soit 55.2 millions de dollars, est en réalité pour les dépenses du détour de Welland. Sur ce montant, 3.7 millions de dollars sont utilisés pour des questions comme l'amélioration du paysage en enlevant des pierres aux approches du pont Honoré-Mercier le long de l'autoroute n° 3 du Québec; l'achèvement des travaux de contrôle de la glace aux écluses de Saint-Lambert et de côte Sainte-Catherine dans le secteur Montréal-Lac Ontario; des améliorations des approches aux écluses Beauharnois; la construction d'un centre de service à St. Catharines (Ontario) où nous pensons procéder à une centralisation et remplacer les installations actuelles qui sont démodées; et enfin divers articles d'équipement, de nouvelles acquisitions et ainsi de suite.

[Text]

The wording of this vote also provides for increasing the Authority is borrowing power under Section 13 of the Act from \$535 million to \$620 million. This interim increase is required to provide funds for the continuation of the by-pass project for which, as indicated in the blue book, the target date is still the same, namely, April, 1973.

The second amount is for the Welland Canal deficit of \$10.4 million and that is made up of a net operating loss of \$8.24 million and loan interest of \$2.16 million. The latter amount represents a payment to government which will be credited to the Consolidated Revenue Fund and is therefore an off-setting item.

The Welland Canal lockage charge was introduced in 1967 at the level of \$20 per lockage with provision for its increase to a total of \$100 per lockage in steps of \$20 per annum. The last year under this system of five-year progression will be 1971. Last year, the charge was \$80 and it will be consequently \$100 per vessel per lock starting on April 1, 1971.

Lockage charges and other income will, however, fall far short of covering the operating and maintenance costs of the Welland Canal and that is why we are asking for that deficit vote.

Finally, the much smaller amount of \$1.7 million, is to cover the costs associated with what we call "secondary canals". In this case it is the Lachine, the Cornwall and a very small and old section of the Welland, called the third canal, all of which have been closed to navigation. This vote covers the cost of operating the Canadian lock at Sault Ste. Marie as well.

The Authority is endeavouring to minimize its costs in respect of the closed canals but caretaking costs and substantial grants in lieu of taxes are unavoidable until it becomes possible to dispose of the properties.

I would like at this time, Mr. Chairman, to have the Committee look at this book that we have distributed by mail. I also have copies available. It is our Annual Traffic Report for the year 1970. I would like you to look at a few of the charts and tables which are going to give you not only a very good account of what I call a record year, but also an idea of the types of traffic, the direction and the kind of trade that was carried in the Seaway in 1970.

At the end of the book; there are some graphs which are worth seeing. On page 64 the first graph shows the number of vessels in transit in the three sections of the Seaway for which we are responsible. The graphs on the following pages as well as this first one, give you at a glance an idea of the traffic from 1955 to 1970.

• 1020

In all cases, it is interesting to note the break or the line showing where it started, when the Seaway opened. It was in 1959. Before 1959, it is the old system of canals as compared to today.

Starting from 1959 on, you can see that the number of vessels in the Seaway is remaining pretty well constant, between six and seven thousand vessels a year.

At the Sault Ste. Marie Canadian lock, the number of vessels is much smaller. It consists mostly of pleasure craft but it is still about three to four thousand vessels.

[Interpretation]

Le libellé de ce crédit prévoit aussi une augmentation du pouvoir d'emprunt de l'administration aux termes de l'article 13 de la Loi, de 535 millions de dollars à 620 millions de dollars. Cette augmentation temporaire est nécessaire pour obtenir les fonds destinés à l'achèvement du programme du détour pour lequel, comme il est indiqué dans le Livre bleu, la date limite reste la même, c'est-à-dire avril 1973.

Le deuxième montant est pour le déficit du canal Welland, de 10.4 millions de dollars et ce déficit est constitué d'une perte nette d'exploitation de 8.24 millions de dollars et de l'intérêt sur le prêt de 2.16 millions de dollars. Le dernier montant représente un paiement fait au gouvernement qui sera crédité au Fonds du Revenu Consolidé et il s'agit donc d'un poste avantageux.

Les frais d'éclusement du canal Welland ont été établis en 1967 au taux de \$20 par écluse avec possibilité de l'augmenter jusqu'à un total de \$100 par écluse, par étape de \$20 annuellement. La dernière année, aux termes de ce système de progression de cinq ans, sera 1971. L'an dernier, les frais d'éclusement étaient de \$80 et ils seront donc de \$100 par navire par écluse à compter du premier avril 1971.

Les frais d'éclusement et les autres revenus, cependant, ne parviendront pas à couvrir les frais de fonctionnement et d'entretien du canal de Welland et c'est pourquoi nous demandons qu'un crédit de déficit soit voté.

Enfin, le montant minime de 1.7 million de dollars est destiné à couvrir les frais reliés à ce que nous appelons «canaux secondaires». Dans ce cas, il s'agit de celui de Lachine, de Cornwall et d'une très petite et très vieille section du canal de Welland appelée troisième canal, tous ayant été fermés à la navigation. Ce crédit comprend le coût de fonctionnement de l'écluse canadienne à Sault Ste-Marie également.

L'Administration voudrait minimiser ces frais en ce qui concerne les canaux fermés mais les frais d'entretien et des subventions importantes au lieu de taxes sont inévitables jusqu'à ce qu'il devienne possible de disposer de ces propriétés.

J'aimerais, monsieur le président, que le Comité regarde ce livre que nous avons distribué par la poste. J'ai aussi des exemplaires disponibles ici. Il s'agit de notre rapport annuel de la circulation pour l'année 1970. J'aimerais que vous regardiez quelques-uns des graphiques et des tableaux qui vous donneront de très bons renseignements sur ce que j'appelle une année exceptionnelle, et qui vous donneront aussi une idée du genre de navires qui passent sur la Voie Maritime, de leur direction et du genre de commerce qui s'est fait sur la Voie Maritime en 1970.

A la fin du livre, il y a des graphiques qu'il vaut la peine de regarder. A la page 64, le premier graphique indique le nombre de navires en transit dans les trois sections de la Voie Maritime pour lesquelles nous sommes responsables. Les graphiques des pages suivantes, comme le premier, vous donnent une idée de la circulation de 1955 à 1970.

De toute manière, il est intéressant de remarquer la ligne qui indique l'année de l'inauguration de la Voie maritime. C'était en 1959. Avant cette année-là, un ancien système de canaux fonctionnait.

[Texte]

More interesting to you is the cargo traffic which is shown on the second graph on page 65. From 1960, you can see a gradual increase for the two principal sections of the Seaway, the Welland and the St. Lawrence. It started on the St. Lawrence. This is the solid black line, around 20 million in 1959, and it climbed to above the 50 million mark for the first time in its short history last year, in 1970.

The Welland follows the same pattern with a difference of about 10 to 15 per cent. It is very visible here by the dotted line. For the Welland, we registered a record of more than sixty-two million tons.

On page 66, you have a breakdown by leading commodities of this traffic. Two commodities are outstanding for the St. Lawrence as well as the Welland. These are grain and iron ore. It is the same picture for the Welland on page 67, except there, you have a third commodity which plays an important role, and this is the movement of coal in the canal.

The other two charts on pages 68 and 69 are a further break down in up-bound and down-bound traffic. I will not comment on that. You can look at them at leisure.

I would like now to turn to page 12 of the same report. On page 12, you have presented in one table the traffic by type of vessel in 1970 for the first section of Montreal—Lake Ontario. I will restrict my remarks to Montreal and Lake Ontario because most of my comments will also apply to the Welland section.

I would like to indicate to you that on this table you have the exact number of ships that transited the system in 1970, which is 6,277 divided almost equally between up-bound and down-bound. The gross tonnage of ships is indicated in the third column, which is about 45 million tons and the cargo carried, as I mentioned a moment ago, is 51 million tons. The breakdown is given to you there between the up-bound and down-bound, which is almost equal. The number of passengers is very small. There is really no traffic by passenger vessels except occasionally, and it is very small.

Then you have the toll revenue, which shows the total amount of money collected out of tolls. It is more than 25 million dollars in 1970. Finally, you have the total revenue, and how it is broken down between money collected from cargo ships or tankers.

The next table I would like you to look at is on page 19. Many people are asking us what these traffic patterns are in the Seaway, where these goods are coming from, and where they are going. There are several charts and several tables that show you this in our traffic report. This table gives you in a very simple way, the breakdown between goods moving between Canadian ports and goods moving between Canadian and American ports and goods moving between Canadian and overseas ports. The same thing applies to the U.S. traffic in the remaining four or five lines. The 51 million tons here is broken down between the up and down and between bulk and general

● 1025

The Seaway since 1959 is mostly a bulk route. Here you have an idea that close to 85 per cent of the total traffic really consists of small commodities carried by ships in the system. The general cargo, as you can see there, is approximately 6.5 million to 7 million tons.

[Interprétation]

A compter de 1959, vous pouvez voir que le nombre des navires qui ont utilisé la Voie maritime est demeuré plutôt constant, entre 6,000 et 7,000 par année.

A l'écluse canadienne de Sault Ste-Marie, le nombre de navires est beaucoup moins important. Il s'agit en grande partie de bateaux de plaisance mais il y a encore 3,000 à 4,000 navires.

Le deuxième graphique, à la page 65, est plus intéressant pour vous, car il indique les cargaisons transportées sur la voie maritime. A partir de 1960, vous pouvez voir une augmentation graduelle pour les deux principales sections de la Voie maritime, le Welland et le Saint-Laurent.

En ce qui concerne le canal Welland, c'est à peu près la même chose avec une différence de 10 à 15 p. 100. Cela est très facile à voir ici, à cause de la ligne pointillée. En ce qui concerne le canal Welland, nous avons enregistré un record de plus de 62 millions de tonnes.

A la page 66, vous avez un détail de cette circulation en ce qui concerne les principaux produits transportés. Deux produits sont très importants en ce qui concerne le St-Laurent et le Welland. Il s'agit des céréales et du minerai de fer. Il y a la même chose en ce qui concerne le canal Welland à la page 67, sauf qu'il y a là un troisième produit qui joue un rôle important, et c'est le transport du charbon par le canal.

Les deux autres graphiques aux pages 68 et 69 sont un autre détail de la circulation vers l'amont et l'aval. Je ne ferai pas de commentaire à ce sujet. Vous pouvez regarder ces graphiques vous-mêmes.

J'aimerais maintenant passer à la page 12 du même rapport. A cette page, vous avez dans un tableau la circulation par type de vaisseau en 1970 pour la première section Montréal Lac Ontario. Je limiterai mes remarques à Montréal et au Lac Ontario, parce qu'à peu près les mêmes commentaires s'appliquent aussi à la section du canal Welland.

J'aimerais vous faire remarquer que dans ce tableau vous avez le nombre exact de navires qui ont emprunté le système en 1970, et ce nombre est de 6,277, divisé à peu près également entre les directions amont et aval. Le tonnage brut des navires est indiqué dans la troisième colonne et s'élève à environ 45 millions de tonnes et la cargaison transportée, comme je l'ai mentionné il y a quelques instants, est de 51 millions de tonnes. Le détail vous est donné en ce qui concerne la direction amont et aval, et c'est à peu près égal dans les deux cas. Le nombre des passagers est très petit. En réalité, il n'y a pas de circulation de navires de passagers sauf à l'occasion, et c'est très rare.

Vous avez ensuite un détail du revenu de péage, qui indique le montant total de l'argent recueilli pour le payage. Il s'agit de plus de 25 millions en 1970. Enfin, vous avez le revenu total, et sa répartition entre l'argent recueilli des navires de fret ou des pétroliers.

Le prochain tableau que j'aimerais porter à votre attention est à la page 19. Beaucoup de personnes nous demandent des renseignements sur la circulation sur la voie maritime, ils veulent savoir d'où les produits viennent et où ils vont. Il y a plusieurs graphiques et plusieurs tableaux qui vous l'indiquent dans notre rapport sur la circulation. Ce tableau vous donne, d'une manière très simple, le détail des produits qui sont transportés

[Text]

Another question we get very frequently is who is coming into the Seaway. Who is using it? This gives you the traffic by country of registry. Of course, of the 6,277 in transit, 71 per cent of the ships in the system are Canadian flag vessels. This is because we are there with our fleet of Great Lakes vessels, busier than everybody else. Of the foreign registry ships, three flags are important: Liberia, 5.2 per cent; the United Kingdom flag, 4 per cent; and the Norwegian flag, 4.9 per cent. You have the breakdown of the other countries accordingly.

Table 12 on page 23 is perhaps the most interesting in the book. We have the same breakdown for the Welland Canal later. It gives you a complete breakdown and as detailed as possible of the traffic carried in the system in one year, in this case 1970, divided between up and down with the percentage of what this represents. Of the 51 million tons carried in 1970, I would like to give you an idea of the main ones. Cereals as a group, at the top, represent a very large percentage of the down-bound traffic. It is 76 per cent of the whole traffic of cargo tonnage carried down the system with wheat representing 31.6 per cent of the down-bound traffic. If you are curious and if you start asking me how much this represents out of the total, you have exactly the answer on your left because Table 11 on your left gives the total for the trade undivided between up and down.

The second important trade to be noticed is iron ore, about 15 or 20 lines from the top, which represents 14 million tons of cargo going up the river or 58 per cent of the whole traffic going up the system in the Montreal—Lake Ontario section.

Another interesting group, gasoline, fuel oil lubricating oil, the group of petroleum products which represents a fair amount in tonnage; is certainly close to 4 million tons.

Further down near the bottom you have another item which is important to us. The iron and steel traffic is close to 44,200,000 tons. This is considered to be part of general cargo however. We collect 90 cents per ton on that type of traffic.

I would like now to turn to page 45 where you have the same breakdown for the Welland Canal. The grain coming down from Thunder Bay for instance or from Chicago uses the Welland Canal and the Montreal—Lake Ontario section. On the Welland Canal the extra tonnage is shown more or less directly by looking at bituminous coal. It is 25 per cent of the down-bound traffic and it is close to 17 per cent of the whole traffic on the Welland. This is the interesting item that makes the difference between the two as well as a few other extras. Again, on the down-bound side, the agricultural products rank first, the bituminous coal second. On the out-bound side on the Welland the most important one is iron ore followed by the iron and steel manufacturing products.

Another question asked very frequently by the public at large is: "What are the ports doing business with you, or in other words, where do ships using the Seaway up and down go and where do they stop?" We have that at the beginning of the book on pages 7 and 8.

• 1030

On page 7 it is the Seaway traffic by selected Canadian ports. On the following page it is by selected American

[Interpretation]

entre les ports canadiens et des produits qui sont transportés entre les ports canadiens et américains, ainsi que des produits qui sont transportés entre des ports canadiens et des ports d'outre-mer. La même chose s'applique à la circulation américaine dans les quatre ou cinq lignes qui restent. Les 51 millions de tonnes sont ici réparties entre la circulation montante et descendante, et entre les transports en vrac et les produits de caractère général. Depuis 1959, la Voie maritime sert surtout de route pour transporter en vrac. Vous voyez par là que près de 85 p. 100 de la circulation totale est constituée en réalité de petits produits transportés par des navires dans la Voie maritime. Les cargaisons générales, comme vous pouvez le voir ici, sont d'environ 6.5 à 7 millions de tonnes.

On nous demande aussi très souvent qui utilise la Voie maritime. Qui s'en sert? Ce tableau vous donne la circulation selon le pays d'enregistrement des navires. Bien sûr, parmi les 6,277 navires en transit, 71 p. 100 de ceux qui utilisent la Voie maritime battent pavillon canadien. C'est parce que nous avons notre flotte de navires des Grands lacs, qui sont plus occupés que tout autre. Parmi les navires à pavillon étranger, il y en a trois types qui sont importants: le Liberia, 5.2 p. 100; le Royaume-Uni, 4 p. 100; et la Norvège, 4.9 p. 100. Vous avez aussi le détail pour les autres pays.

Le tableau 12 de la page 23 est peut-être le plus intéressant du livre. Nous avons aussi plus loin les mêmes détails en ce qui concerne le canal Welland. Cela vous donne les détails complets et les plus précis possible de la circulation de la Voie maritime en une année. Dans le cas présent, il s'agit de celle de 1970, divisée entre l'amont et l'aval avec le pourcentage que chacune des deux parties représente. Sur les 51 millions de tonnes transportées en 1970, j'aimerais vous donner une idée des principaux produits. Les céréales viennent en tête et représentent un très haut pourcentage de la circulation vers l'aval. Elles constituent 76 p. 100 de toutes les cargaisons transportées sur la Voie maritime, et le blé représente 31.6 p. 100 de la circulation vers l'aval. Si vous voulez me demander ce que cela représente sur le total, vous pourrez trouver la réponse à votre gauche, parce que le tableau 11 y donne le total du commerce, sans division entre l'amont et l'aval.

Le deuxième commerce important est celui du minerai de fer, environ 15 ou 20 lignes à partir du haut, qui représente 14 millions de tonnes de cargaisons remontant le fleuve ou 58 p. 100 de toute la circulation qui remonte la Voie maritime à partir de la section Montréal Lac Ontario.

Un autre groupe intéressant est celui de l'essence, du mazout et de l'huile à lubrifier, le groupe des dérivés du pétrole, qui représente un bon montant du tonnage; ce montant est certainement près de 4 millions de tonnes.

Presque au bas de la page, vous avez un autre article qui est important pour nous. Il s'agit du fer et de l'acier, qui est d'à peu près 44,200,000 tonnes. Cependant, ces produits sont considérés comme étant une partie de l'ensemble des cargaisons. Nous prélevons 90 cents par tonne sur ce genre de cargaisons.

J'aimerais maintenant passer à la page 45 où il y a les mêmes détails pour le canal Welland. Les céréales qui viennent de Thunder Bay par exemple ou de Chicago passent par le canal Welland et la section Montréal Lac Ontario. Sur le canal Welland, le tonnage supplémentaire

[Texte]

ports. I will concentrate on Canadian ports. Table 6 on page 7 gives you an idea of the inbound and outbound Seaway traffic that originates at or leaves these ports.

It is very interesting to note the heavy traffic in the Port of Hamilton, of more than 12.8 million tons. In the case of Hamilton as well as Toronto, you have to use both sections of the Seaway to reach these ports. Consequently, there is no access to Lake Ontario other than to use the Welland Canal down-bound, or the Montreal—Lake Ontario up-bound. It is pretty clear that almost everything going to Hamilton, except for the traffic between Hamilton and Toronto, is indicated in our statistical data.

In Montreal, for instance, there is traffic of more than 8.7 million tons of commodities. Cereal grains, in this case, is one of the largest items coming down the Seaway being transferred and unloaded in the local elevators to be carried overseas.

Other interesting ports are the ports on the north shore of the St. Lawrence. There are two of them here, Pointe Noire and Port Cartier, which account for more than 5 million tons. At the bottom you have Sept Îles with 4.8 tons. These three ports are a cluster of ports on the same side of the river.

Thunder Bay, being the head of the system on Lake Superior, had traffic of 13 million tons in 1970.

It is interesting to note, for instance, that even the Port of Halifax had about 185,000 tons of commodities using the Seaway on their way in or out of Halifax. Finally, you have the breakdown of many other ports there.

If you turn to the other page, you will see that there are some leading American ports which we call the most frequent ports of call. Chicago is one, Cleveland is another, Konic is another, Ashtabula, Duluth-Superior, Sandusky and Toledo. These are the major ports of call on the lakes and, of course, are shown very clearly here.

Sometimes they ask: "Is the Seaway used by other ships than commercial vessels?". Table 8 on page 9 gives you the breakdown of the pleasure craft lockages in 1970 per lock. We have a system of seven locks on the St. Lawrence and eight on the Welland. Their numbers are identified at the bottom of the table. It is a very small traffic but at the end of the year it represented a movement of more than 5,000 pleasure crafts through Montreal-Lake Ontario and close to 2,000 crafts on the Welland Canal.

This gives you gentlemen an idea of the traffic in 1970. We could spend more time on it but this is just to indicate that it is available. It is at your disposal. It is a mine of information. It is published jointly by the two authorities, the Canadian and American Seaway entities, and it has been more or less published in the same way since 1959.

You may ask, "Where do we go from here? What is the future? How does it look?". I thought I would finish with a quick glance at the Carr Report. There study of the Seaway in Canada's transportation and economic analysis was published in October, and released by the Minister about two months ago.

He predicts there will be 51 million tons in 1970. The projected traffic for 1975 for the Montreal-Lake Ontario section is 53.6 million. For 1985, it is 66.5 million tons.

[Interprétation]

apparaît plus ou moins directement en regardant la section du charbon bitumineux. Ce produit représente 25 p. 100 de la circulation en aval et il représente à peu près 17 p. 100 de toute la circulation sur le canal Welland. C'est donc l'article intéressant qui fait la différence entre les deux aussi bien que quelques autres. Encore en ce qui concerne l'aval, les produits agricoles passent en premier, et le charbon bitumineux en deuxième. En ce qui concerne la circulation en direction de l'amont sur le canal Welland, l'article le plus important est le minerai de fer, suivi des produits de fabrication du fer et de l'acier.

Une autre question que l'on me demande très souvent est la suivante: «Quels ports font des affaires avec vous, en d'autres termes, où les navires qui remontent ou descendent la Voie maritime vont-ils et où s'arrêtent-ils?» Vous trouverez la réponse au début du livre, aux pages 7 et 8.

A la page 7, vous avez la circulation sur la Voie maritime selon certains ports canadiens. A la page suivante, c'est selon certains ports américains. Je m'en tiendrai aux ports canadiens. Le tableau 6 de la page 7 vous donne une idée de la circulation sur la voie maritime vers l'intérieur et vers l'extérieur, et qui vient de ces ports ou les quitte.

Il est très intéressant de remarquer la circulation importante au port de Hamilton, qui est de plus de 12.8 millions de tonnes. Dans le cas de Hamilton, aussi bien que dans celui de Toronto, il faut utiliser les deux sections de la Voie maritime afin d'atteindre ces ports. Par conséquent, il n'y a pas d'accès au lac Ontario autrement qu'en utilisant le canal Welland vers l'aval, ou la section de Montréal-Lac Ontario vers l'amont. Il est donc assez évident que presque tous les navires qui vont à Hamilton, sauf ceux qui ne voyagent qu'entre Hamilton et Toronto, sont indiqués dans nos données statistiques.

A Montréal, par exemple, il y a une circulation de plus de 8.7 millions de tonnes de produits. Les céréales, dans ce cas, constituent l'un des articles les plus importants descendant la Voie maritime pour être transférés et déchargés dans les éleveurs locaux afin d'être transportés outre-mer.

D'autres ports intéressants sont les ports de la rive nord du Saint-Laurent. Il y en a deux ici, Pointe-Noire et Port Cartier, par où passent plus de 5 millions de tonnes. Au bas de la page vous avez Sept-Îles, où passent 4.8 millions de tonnes. Ces trois ports constituent un ensemble de ports sur la même rive du fleuve.

Thunder Bay, la tête de la Voie maritime sur le lac Supérieur, a eu une circulation de 13 millions de tonnes en 1970.

Il est intéressant de noter, par exemple, que même le port d'Halifax a environ 185,000 tonnes de produits qui sont transportés sur la voie maritime en route pour Halifax ou en provenance de ce port. Enfin, vous avez les détails en ce qui concerne plusieurs autres ports dans ce livre.

Si vous tournez la page, vous voyez que plusieurs ports américains importants sont selon nous les ports d'escale les plus fréquentés. Chicago en est un, Cleveland en est un autre, Konic également, ainsi que Ashtabula, Duluth—Superior, Sandusky et Toledo. Ce sont les principaux ports d'escale sur les lacs et, bien sûr, ils sont indiqués très clairement ici.

[Text]

The traffic that is projected for the same two years on the Welland Canal is as follows.

• 1035

I gave you a moment ago the traffic for 1970 of 62 million. The projection is 64 million by 1975 and 75 million by 1985.

I would like to stop there, Mr. Chairman. To be different from the preceding two years, I thought I would take a few minutes of your time to give you an idea of the traffic, not as it is seen by us but as it is seen by the public at large. The tables I have mentioned to you are the ones most frequently requested. We get about 5,000 requests every year for information from all over the country.

[Interpretation]

Quelquefois, on me demande: «Est-ce que la voie maritime est utilisée par des navires autres que commerciaux?» Le tableau 8 de la page 9 vous donne les détails en ce qui concerne les bateaux de plaisance en 1970, qui sont passés par chaque écluse. Nous avons un système de sept écluses sur le Saint-Laurent et de huit sur le Welland. Leurs numéros sont identifiés au bas du tableau. Il s'agit d'une circulation très réduite mais à la fin de l'année, elle représentait un mouvement de plus de 5,000 bateaux de plaisance dans la section Montréal-Lac-Ontario et de près de 2,000 bateaux sur le canal Welland.

Cela vous donne une idée, messieurs, de la circulation en 1970. Nous pourrions passer plus de temps sur ce sujet mais je ne voulais qu'indiquer que vous pouviez trouver ces renseignements dans ce livre. Ce rapport constitue une mine de renseignements, et il est publié conjointement par les deux sections de l'Administration, c'est-à-dire l'Administration canadienne et l'Administration américaine de la Voie maritime, et c'est à peu près ainsi qu'il a été publié depuis 1959.

Vous pouvez demander: «où allons-nous? Que se passera-t-il dans l'avenir? Comment cela se présente-t-il?» Je pensais terminer en regardant brièvement le rapport Carr. Il s'agit d'une étude de la voie maritime par rapport au transport au Canada, et d'une analyse économique, et il a été publié en octobre, et diffusé par le ministre il y a environ deux mois.

On y prédit qu'il y aura 51 millions de tonnes en 1970. La circulation prévue pour 1975, dans la section Montréal-Lac-Ontario est de 53.6 millions. Pour 1985, on prévoit 66.5 millions de tonnes. La circulation prévue pour ces mêmes deux années sur le canal Welland est la suivante.

Je vous ai donné, il y a quelques instants, la circulation pour 1971 comme étant de 62 millions. La prévision pour 1975 est de 64 millions, et, pour 1985, elle est de 75 millions.

J'aimerais arrêter ici, monsieur le président. Je ne voulais pas faire comme les deux années précédentes, et j'ai pensé prendre quelques minutes de votre temps pour vous donner une idée de la circulation, non comme nous la voyons, mais comme le public en général la voit. Les tableaux que je vous ai mentionnés sont ceux que l'on nous demande le plus souvent. Nous recevons environ 5,000 demandes de renseignements chaque année, et elles proviennent de tout le pays.

Le président: J'aimerais vous remercier, monsieur Camu, pour votre déclaration d'ouverture.

Gentlemen, I wonder if you would allow me to introduce two members of the City Council of Montreal who are with us this morning, that is Mr. Roland Lamarre, town councillor and member of the Executive Committee, and Mr. Angelo Anfossi who is also a member of the City council of Montreal. I would also like to mention the presence of Mr. Bourguignon, Executive Secretary of the National Harbors Board.

Mr. Raymond Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président. Monsieur Camu, j'aimerais vous féliciter d'abord sur la manière dont vous avez présenté votre déclaration d'ouverture. Je pense qu'elle était excellente.

The Chairman: I would like to thank you, Dr. Camu, for you opening statement.

Messieurs, je me demande si vous me donneriez la permission de présenter deux membres du Conseil de la ville de Montréal qui sont présents ce matin, en l'occurrence M. Roland Lamarre, conseiller municipal et membre du Comité exécutif ainsi que M. Angelo Anfossi également membre du Conseil de la ville de Montréal. Je voudrais aussi mentionner la présence de M. Bourguignon, secrétaire exécutif du Conseil des ports nationaux.

Monsieur Raymond Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Camu, I would like to congratulate you first on the manner in which you presented your opening statement. I think it was excellent.

[Texte]

It says in your report that in 1970 the St. Lawrence Seaway experienced the best year since the opening in 1959, and yet somehow there are always statements made in the press that the Seaway is losing traffic. This is hard to believe. I think the reason is that they are talking about the number of ships rather than the amount of tonnage.

There was a report in the press lately that the people from the Montreal harbour going to Europe were supposed to be drumming up business or something because the port is losing money. It is included in the same press release. People get the impression that the Seaway is losing, the Port of Montreal is losing, we are all losing. Then we have the other side, saying that to get more traffic, the Seaway should have no tolls at all. We have also the news lately that you have the icebreakers opening the Seaway earlier and you have already got the first ships coming into Montreal. One wonders what there is in the future in respect to ice conditions and yours intentions of, having a toll-free canal and of keeping it open all winter. People sometimes wonder whether these things are going to happen. Personally I hope that we never take away the tolls of the canal for the reason that I do not think the taxpayers of Canada should pay for this and subsidize the shippers.

Another thing is that I would like to see, the Port of Montreal open all year round one of these days. Of course they claim it is usually never closed but actually ice conditions do close it. Is there any way in which you

• 1040

could have the Seaway open all year round also? Does the port of Montreal lose money because of the Seaway? In other words, do ships bypass Montreal with general cargo and go to other parts of Canada because of the Seaway?

The Chairman: Do you want an answer now on those questions? I think you should spread your questions.

An hon. Member: It sounds like an opening statement. Perhaps he would repeat the question?

The Chairman: I think you should allow Dr. Camu to reply to one question at a time. If you would divide your questioning, it would be much easier to answer.

Mr. Rock: I know, Mr. Chairman, but I know you well enough to know that if I divide them I may not get through.

Dr. Camu: I will not answer in the order you put the questions, but I have taken a note of them.

You mention a toll-free canal as opposed to a toll system. As administrators we have no choice. Of course we operate under an act and an agreement and it is pretty clear that our system is based on a toll system. We think that the present dual toll system is fair. And for the first time, as I mentioned in my opening remarks, we collected up to \$25 million. Of course this is not sufficient to pay the interest and debt service that we have to

[Interprétation]

Il est dit dans votre rapport qu'en 1970, la Voie maritime du Saint-Laurent a eu sa première année depuis son ouverture en 1959, et cependant on voit toujours dans les journaux des déclarations selon lesquelles la circulation diminue sur la Voie maritime. Cela est difficile à croire. Je pense que la raison en est qu'ils parlent du nombre de navires plutôt que du montant du tonnage.

Un rapport a été publié dans les journaux dernièrement, selon lesquels des personnes du port de Montréal qui vont en Europe sont supposées avoir suturé des affaires ou autres, parce que le port perd de l'argent. On dit dans le même communiqué de presse que les gens ont l'impression que la Voie maritime perd, que le port de Montréal perd, et que nous perdons tous. On dit aussi d'un autre côté, que pour avoir plus de circulation, la Voie maritime ne devrait charger aucun péage. On nous a aussi dit dernièrement que vous faites ouvrir la Voie maritime plus tôt par les brise-glaces et que des navires se rendent déjà à Montréal. On se demande ce qui se passera à l'avenir en ce qui concerne les conditions de glace et on se demande aussi quelles sont vos intentions, si vous pensez avoir un canal exempt de péage et si vous pensez le garder ouvert tout l'hiver. Les gens se demandent parfois si cela se produira. Personnellement, j'espère que le péage ne sera jamais enlevé sur le canal parce que je ne pense pas que les contribuables du Canada devraient payer pour cela et subventionner ceux qui expédient des produits par navire.

J'aimerais aussi que le Port de Montréal soit ouvert toute l'année, un jour ou l'autre. Bien sûr, ils disent qu'il n'est habituellement jamais fermé mais, en réalité, les conditions de la glace le ferment vraiment. Serait-il possible d'une façon ou d'une autre que vous puissiez ouvrir la Voie maritime toute l'année également? Est-ce que le port de Montréal perd de l'argent à cause de la voie maritime? En d'autres termes, est-ce que les bateaux qui ne transportent pas de cargaison spéciale évitent Montréal et vont dans d'autres ports canadiens en raison de la Voie maritime?

Le président: Voulez-vous une réponse immédiate à cette question? Je crois que vous devriez expliquer vos questions.

Une voix: Cela ressemble à une déclaration préliminaire. Pourrait-il répéter la question?

Le président: Je crois que vous devriez laisser M. Camu répondre à une seule question à la fois. Si vous pouviez séparer vos différentes questions, il serait beaucoup plus facile d'y répondre.

M. Rock: Je sais, monsieur le président, mais je vous connais assez bien pour savoir que, si je les sépare, je n'aurais peut-être pas le temps de les finir.

M. Camu: Je ne vais pas répondre à vos questions dans l'ordre où vous les avez posées, mais j'en ai pris note.

Vous proposez, à la place d'un système de droits de péage, un canal sans péage. En tant qu'administrateur, nous n'avons pas le choix. En effet, nous devons respecter une loi et un accord et il est évident que notre système est fondé sur le péage. Nous estimons que le double système de péage actuel est équitable. Et pour la première fois, comme je le dis dans mes remarques préliminaires, nous avons récolté jusqu'à 25 millions de dollars.

[Text]

cope with every year. At least we operate every year—we have been doing so—with a net surplus at the end of the year. However, it was not sufficient to pay for the service that I mentioned a moment ago.

You asked if the system should be operated on a 12-month basis. That question was asked of me the preceding two or three years and I always come up with the same answer. It is not because of the severity of this winter but the facilities we have to deal with, the behaviour of the St. Lawrence, a very mighty river, the climatic and ice conditions we have to cope with in the Montreal-Lake Ontario section, plus the type of ships and so forth. I say that a 12-month season is very far away.

Some of our facilities are simply not built for that type of seasonal activity in the winter. So our objective has been, and remains, to extend the season at both ends. But to try to open the seaway on a 12-month basis is very far away, as far as we are concerned. Our objective, which is short and long range as well, is to try to gain perhaps a few days in December, be in business as long as we can and open as early as possible. We have a lot of studies to make and a lot of information to gather before we can consider operating in January or early March. I feel it would be very, very difficult at this time with the technology, equipment, know-how and the information we have on the hydraulic side.

This morning we received a report, in the form of a telegram, from our own information people throughout the system. It says that the ice cover between Montreal and Lake Ontario is very solid, and that we will have about the same opening as last year. It extends from Wolfe Island four miles into Lake Ontario, and from this point to one mile and a half east of Main Duck Island there is a little bit of broken ice. Beyond this point, extending west into Lake Ontario, there is open water. The thickness of the ice at various points from Montreal up is about 24 to 30 inches thick at this moment, solid with no cracks. In general, ice thicknesses are more extensive than those in 1970 in the Beauharnois Canal, which is approximately 13 per cent thicker than last year. Observations have indicated that up until March 6, in the area from Lac St-Louis to Iroquois, ice was still being formed. We indicated we intend to open on April 1, so we may have some worries between now and then.

At the other end, Lake Erie is another vital area. The lake is generally covered with ice eight to 24 inches thick, with open leads in the western portion of the lake. Heavy ridging has occurred from Long Point to Port

• 1045

Colborne. In the harbour, there are some ice ridges 15 feet high. It may look like an insurmountable obstacle but it is not. On the other hand, these are very severe conditions. This is just to give the Committee a very up-to-date report. We get that every day at this time of the year and this gives you an idea of the magnitude of some of the problems we have. If icebreakers would not come in; if we would not use the equipment we have, which is quite expensive, like portable heaters, air bubbling system, the heaters, special lubricants, that we have developed and so forth, if we would not force nature, we

[Interpretation]

Cela n'est évidemment pas suffisant pour payer l'intérêt et le service de dettes que nous devons régler chaque année. Du moins, chaque année, nous arrivons à obtenir un bénéfice net. Cependant, cela n'est pas suffisant pour payer les services dont j'ai parlé il y a quelques instants.

Vous demandez si le système devrait fonctionner sur une base de douze mois. On m'a posé cette même question au cours des deux ou trois dernières années, et je donne toujours la même réponse. Ce n'est pas en raison du mauvais temps cet hiver, mais à cause des installations qui sont en jeu, à cause du comportement du St-Laurent qui est un fleuve très puissant, à cause des conditions climatiques et de la glace que nous rencontrons dans la partie qui se trouve entre Montréal et le Lac Ontario ainsi que le type des bateaux et divers autres éléments. Je dirais qu'une saison de douze mois n'est pas envisageable.

Quelques-unes de nos installations ne sont simplement pas adaptées à ce genre d'activités saisonnières, en hiver. C'est pourquoi notre objectif a toujours été, et demeure, d'étendre la saison à ces deux extrémités. Mais, en ce qui nous concerne, il est impossible d'ouvrir la voie maritime sur une base de douze mois. Notre objectif, qui à la fois est à court et à long terme, est d'essayer de gagner quelques jours en décembre, de travailler le plus longtemps possible, et d'ouvrir aussitôt que possible. Nous devons encore effectuer de nombreuses études et réunir beaucoup d'informations avant de pouvoir considérer la possibilité d'ouvrir en janvier ou au début de mars. Il me semble que cela serait très difficile, à l'heure actuelle, au stade où en sont la technologie, les équipements, le savoir-faire, les informations dont nous disposons dans le domaine de l'hydraulique.

Ce matin, nous avons reçu un rapport, sous forme de télégramme de nos propres services d'information sur place. Ce rapport dit que la couche de glace entre Montréal et le lac Ontario est très épaisse, et que nous ne pourrions ouvrir qu'à peu près à la même date que l'année dernière. Cette couche de glace s'étend sur quatre milles de Wolfe Island jusque dans le lac Ontario, et de cet endroit jusqu'à 1 mille et demi à l'est de Main Duck Island, où il y a un peu de glace brisée. Au delà de ce point vers l'ouest du lac Ontario, se trouve l'eau libre. L'épaisseur de la glace en divers endroits, en remontant à partir de Montréal, est d'environ 24 à 30 pouces à l'heure actuelle, et cette glace est bien prise, et n'est pas brisée. En général, les épaisseurs de glace sont beaucoup plus importantes que celles de 1970, et dans le canal Beauharnois, la glace est plus épaisse que l'année dernière, d'environ 13 p. 100. Des observations ont indiqué que jusqu'au 6 mars, dans la région qui s'étend du lac St-Louis à Iroquois, de la glace se formait encore. Nous avons indiqué que nous avons l'intention d'ouvrir le premier avril, et nous risquons d'avoir quelques ennuis d'ici là.

À l'autre extrémité, le lac Érié, il y a une autre région très importante. Le lac est généralement recouvert d'une épaisseur de glace allant de 8 à 24 pouces, avec des chenaux dans sa partie ouest. Il y a de fortes accumulations de glace entre Long Point et Port Colborne. Dans le port, il y a de la glace qui atteint quinze pieds de haut. Cela peut sembler un obstacle insurmontable, mais ce n'est pas le cas. D'un autre côté, ce sont des conditions très dures. Ce n'est que pour donner au Comité un rapport correspondant bien aux conditions actuelles. Ces

[Texte]

would not open the system before the third week of April or depending on the year, early May. We usually have been able to open in the first or second week of April. Right now, April 1 is our target. December 12 is our official closing date. We have to make these announcements in advance because shipping has to know. Many of those ships using the Seaway are already on route. A ship leaving Australia takes a month. He is on his way trying to arrive here around April 1 or close to that, so then the season is longer than ours.

The same thing holds for the last ship leaving for India or an Australian port. He may be leaving at the last of the year at St. Lambert Lock on December 12, but before he reaches his destination it is after Christmas. The season of navigation for them is another two or three weeks. That is why we publish our dates in advance.

Turning back to December 12, we will meet it now. We have the equipment. We have the know-how after several seasons. As far as that point, it is on a day-to-day basis. Sometimes we go to December 15, December 16, or December 17, but I think the closest date we ever closed the system was December 17 about four or five seasons ago, something like that. This deals with two of your questions, the extension of the ice season of navigation and the full season of navigation.

Mr. Rock: I have a financial question for the next round.

The Chairman: Mr. La Salle.

M. La Salle: Compte tenu du mémoire qui nous a été présenté, et qui est très intéressant comme le disait celui qui m'a précédé, j'aimerais demander au témoin si le port de Montréal a un avenir intéressant. Dans certains articles parus il y a un an ou deux, on nous disait que le commerce par la Voie maritime nous serait enlevé dans une proportion inquiétante par les États-Unis, par exemple. Le port de Montréal a-t-il nécessairement besoin de modifications tant du côté du canal lui-même que de l'équipement?

Puis-je demander au témoin son opinion à ce sujet?

M. Camu: Avec plaisir, monsieur La Salle. Votre question suit de près celle de M. Rock qui avait trait à ce que représente le port de Montréal dans l'ensemble du trafic de la Voie maritime. J'ai donné le nombre de tonnes transportées dans la Voie maritime ayant comme point d'arrivée le port de Montréal, soit à peu près 8 millions de tonnes en 1970.

J'aimerais faire le commentaire suivant mais en fonction du système de la Voie maritime et non pas en tant que port, parce que je serai avec vous cet après-midi ou

[Interprétation]

conditions sont celles que nous rencontrons chaque jour à cette époque de l'année et vous pouvez ainsi vous faire une idée du grand nombre de problèmes qui se posent. Si les brise-glaces ne pouvaient pas rentrer, si nous n'utilisions pas le matériel dont nous disposons, et qui est plutôt cher, tel que des radiateurs portatifs, les systèmes de dégagement d'air, les chauffages, les lubrifiants spéciaux, que nous avons mis au point, si nous ne voulions pas aller contre la nature, nous ne pourrions pas ouvrir le réseau avant la troisième semaine d'avril ou, en fonction de l'année, avant le début du mois de mai. Les autres années, nous avons été capables de l'ouvrir pour la première ou la seconde semaine d'avril. Cette année, notre but est le premier avril. Le 12 décembre est notre date officielle de fermeture. Nous devons annoncer ces dates à l'avance à cause des bateaux. De nombreux navires utilisant la voie maritime sont déjà en route. Un bateau qui quitte l'Australie arrive ici en un mois. Il part de façon à arriver ici le premier avril ou aux environs de cette date, la saison est donc plus longue que la nôtre.

La même chose se passe pour le dernier bateau qui part à destination d'un port indien ou australien. A la fin de l'année, il peut quitter les écluses de St-Lambert le 12 décembre, mais il ne parvient à destination qu'après Noël. Pour eux, la saison de la navigation est plus longue de deux ou trois semaines. C'est la raison pour laquelle nous publions nos dates à l'avance.

Revenons au 12 décembre. Nous disposons du matériel. Après plusieurs saisons, nous savons comment nous y prendre. Jusqu'à maintenant, la date est décidée au jour le jour. Quelquefois nous allons jusqu'au 15 décembre, 16 décembre ou 17 décembre, mais je pense que la date la plus tardive à laquelle nous avons fermé le réseau était le 17 décembre, il y a environ quatre ou cinq saisons, ou quelque chose comme ça. Je pense avoir répondu à deux ou trois questions, l'extension de la saison froide de navigation et l'ensemble de la saison de navigation.

M. Rock: Je voudrais poser une question d'ordre financier au second tour.

Le président: Monsieur La Salle.

Mr. La Salle: Taking into account the brief that was submitted to us and which is by the way very interesting, as my colleague said, I would like to ask the witness if the port of Montreal has an interesting future. I read, one or two years ago, that shipping through the Seaway was dropping in favor of the United States for example. Does the port of Montreal really need adjustments as well as for the canal itself as for the equipment?

I would like to ask the witness his views about this?

Mr. Camu: With pleasure, Mr. La Salle. Your question is closely connected with Mr. Rock's that dealt with the function of the port of Montreal in relation with the traffic on the Seaway. I gave the figures of the shipping tonnage going to the port of Montreal through the Seaway, that is about 8 millions tons in 1970.

I would like to make the following comment as far as the Seaway system is concerned and not about the port because I will be with you this afternoon or maybe later to study the estimates of the National Harbours Board.

[Text]

plus tard pour l'étude des prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux.

• 1050

Le port de Montréal, pour nous de l'Administration du Saint-Laurent, constitue ce qu'on appelle l'un des principaux ports d'escale. C'est un système qui se tient; même si la Voie maritime commence à Montréal et qu'elle est faite pour permettre aux océaniques ainsi qu'aux navires des Grands lacs de desservir les ports des Grands lacs, il est indispensable pour nous d'avoir, juste à l'entrée de la Voie maritime, un port «en santé à l'année longue et surtout pendant la saison de navigation parce que nous avons constaté que quand il y a, par exemple, des grèves dans certains ports le trafic tombe automatiquement parce qu'il y a une chaîne de ports et il se fait entre ces ports toute une série d'échanges.

Ceci m'amène à parler du port de Montréal. Avant l'ouverture de la Voie maritime pendant même des décennies, les gens étaient hantés par l'idée que leur port deviendrait un port fantôme et ils ont toujours cru qu'avec l'ouverture de la Voie maritime les bateaux passeraient devant le port et que plus personne ne s'y arrêterait.

Or, ceci s'est avéré faux. Moi-même je défendais une autre thèse qui était la suivante: avec l'ouverture de la Voie maritime, le port connaîtrait une circulation plus intense et sa grande fonction de transbordement serait accrue; et cela s'est avéré exact.

Deux choses se sont produites. D'abord, on n'avait pas prévu que les navires des lacs descendraient en aussi grand nombre et amèneraient directement dans les ports du Saint-Laurent les marchandises qui étaient transportées à l'intérieur des Grands lacs. On croyait que la voie maritime servirait surtout aux océaniques qui viendraient chercher des céréales, par exemple, pour les transporter directement outre-mer.

Or, c'est le contraire qui s'est produit et ce sont les navires des lacs qui ont amené vers les élévateurs à grains de Montréal, de Sorel, de Trois-Rivières, de Québec, de Baie Comeau et maintenant de Port Cartier, les céréales américaines et canadiennes. Et c'est à ces points de transbordement que les océaniques viennent chercher ces cargaisons pour les transporter dans les ports d'outre-mer.

Pour en revenir à Montréal, le port connaissait cette fonction de transbordement avant, mais par le rail ou de petits navires.

Aujourd'hui, cela se fait en quantités plus grandes, et plus énormes. Une autre fonction de Montréal est celle de porte d'entrée; même si la Voie maritime a été ouverte, Montréal est demeurée quand même une porte d'entrée très importante. Autrement dit, à mesure que les années se sont écoulées, les océaniques se sont concentrés de plus en plus sur des ports d'escale qui avaient un arrière-pays assez considérable parce que, dans l'établissement de leurs horaires, ces gens-là ne peuvent pas se permettre de faire disons 15, 20 ou 25 arrêts dans autant de petits ports; c'est ça qui coûte cher. Alors, ils ont concentré leurs arrêts de chargement et de déchargement de leurs marchandises dans quelques-uns des ports les plus importants, là où ils étaient susceptibles de trouver ce qu'on appelle un fret de retour, et Montréal a toujours constitué, même après la Voie maritime, ce que j'appel-

[Interpretation]

The Port of Montreal, for us in the St. Lawrence Seaway Authority, is one of the main ports of call. It is a very logical system even if the Seaway starts in Montreal and has been built to allow ocean vessels as much as the Great Lake vessels to serve the Great Lakes ports, so it is vital for us to have just at the entrance of the Seaway a "healthy" port on a yearly basis and mainly during the navigation season because we have noticed, for example, that when there is strikes in certain ports the traffic drops automatically because there is a series of ports and there is a lot of exchanges between these ports.

I will now talk about the Port of Montreal. Before the opening of the St. Lawrence Seaway, and for decades, people were haunted by the idea that their port would become obsolete and they always believed that with the opening of the Seaway ships would pass in front of the Port without stopping there.

However, experience has taught us differently. Myself, I was advocating another thesis which is the following; with the opening of the Seaway, the port would soon acknowledge a heavier traffic and its main function of trans-shipment would increase; and experience has taught us that it was true.

Two things happened. Firstly, nobody forecasted that the Great Lakes ships would come down to bring directly into the St. Lawrence ports commodities that were moved inside the Great Lakes. People believed that the Seaway would mainly serve for ocean vessels that would come to get grains for example to move them directly overseas.

However, the solution has been the reverse and the Great Lakes ships are bringing through the grain elevator in Montreal, in Sorel, in Trois-Rivières, in Quebec, in Baie Comeau and now in Port Cartier, the grains, the American and Canadian grains. And ocean vessels are coming to these trans-shipment points to pick up these cargos and move them into overseas ports.

Coming back to the Montreal situation, the port of Montreal was deciding that trans-shipment function before, but by railroad or small ships.

Today, this is done in larger quantities. Another function of the Port of Montreal is one of an entry port; even if the Seaway is open, Montreal still is an entry port and a very important one. In other words, year after year, ocean vessels have concentrated their action in ports of call which have an important geographical background since in the establishment of their schedules, these people cannot allow themselves to make 15 or 20 or 25 stops in as many of the small ports; that is where the expenses are. So, they concentrated their stops for a shipment and unloading of the commodities in some of the most important ports where they were able to find what we can call returning freight and Montreal has always been even after the opening of the Seaway what I would call one of the major ports of call which is indicated through a system for these reasons it continued to experience a normal growth.

According to figures that I saw recently there was recorded in the port in 1970 a traffic of 23 million of tons. Before the opening of the Seaway, the port has never known any year where the traffic was around 20 millions of tons but since, yes, they did experience that. Of course there are many other problems and without any strikes, if the combined productivity in each of the ships which

[Texte]

lerais l'un de ses grands ports d'escale qui est intégré au système et homogène et pour ces raisons, il a continué de connaître une croissance normale.

D'après des chiffres que je lisais récemment, on a enregistré dans le port, en 1970, un trafic de 23 millions de tonnes. Avant l'ouverture de la Voie maritime, le port n'a jamais connu d'années où le trafic était de 20 millions de tonnes, et depuis, oui. Il est vrai qu'il a bien d'autres problèmes et que, s'il n'y avait pas de grève, si la productivité par groupe dans chacune des équipes qui chargent et déchargent les navires avait été plus grande, le port aurait peut-être connu un tonnage de 30 millions de tonnes. C'est fort possible, mais il est impossible de prédire l'avenir dans ce genre de choses.

Je crois que, dans notre système, tout se tient; et Montréal étant le principal port et situé juste à l'entrée de la Voie maritime, sa fonction de transbordement, sa fonction de port d'entrée et aussi de port industriel il est pour nous excessivement important. Son avenir est aussi important que celui des ports situés en amont.

M. La Salle: Merci.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Dr. Camu, I have questions regarding the Port of Montreal but I will wait until we are dealing with the Estimates of the National Harbours Board. For the moment, I want to ask some questions about the St. Lawrence Seaway in particular. With respect to the Carr Report and the recommendation that the tariff should be increased by 25 per cent over five years, what is the status of the St. Lawrence Seaway's action on this proposal? Have we entered into negotiations with the Americans? Is there any plan to put this recommendation into effect at present?

• 1055

Dr. Camu: This question was more or less answered by the Minister the other day. It is really at a level which is difficult for me to deal with. As it is now, the report was commissioned by us and we gave it to the Minister with a confidential appraisal.

What is known today is the view of our consultant and the views of the United States which clearly indicated their position. So far as we are concerned, we have made specific recommendations to our Minister, and I think it is really up to him to disclose that or to indicate to you how they wish to proceed with it. So far as we are concerned, I think we have delivered the part we had to do. As it is now, the tolls are governed under an agreement. At the time of the disclosure of the report the Minister said that we would take a year to study the recommendations of the report to see how we can come to another agreement with the United States.

In the case of the Montreal—Lake Ontario section, we were pressed by events. In other words, the agreement runs until April 1, 1971, so a decision had to be made then, if we had to accept the conclusions, go ahead with it, rediscuss with our partners another agreement for next year. I think this has been postponed now for a year and during the year we will have time to appreciate really further the conclusions of the report.

[Interprétation]

are loading and unloading ship had been greater the port might have experienced a tonnage of 30 million or more. This is possible but it is impossible to predict what the future can be in those...that type of thing.

I believe that our system is well put together; and Montreal being the main port and being located just at the entrance of the Seaway its function for trans-shipment, its function as a port of entry and also as an industrial port it is for us vital. Its future is as important as the future of ground ports.

Mr. La Salle: Thank you.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Camu, j'aurais quelques questions à poser au sujet du port de Montréal, mais j'attendrai que nous en soyons rendus au budget du Conseil des ports nationaux. Présentement, j'aimerais vous poser certaines questions touchant la Voie maritime du Saint-Laurent. En ce qui a trait au rapport Carr et aux recommandations selon lesquelles les péages devraient être augmentés de 25 p. 100 au cours des cinq prochaines années, quelles mesures entendez-vous prendre face à cette recommandation? Avons-nous commencé des négociations avec la partie américaine? Y a-t-il présentement certains plans visant à mettre cette recommandation en pratique?

M. Camu: Le ministre a plus ou moins répondu à cette question l'autre jour. Cela se situe à un niveau qui me rend difficile d'y répondre. Disons que ce rapport a été fait à notre demande et que nous l'avons remis au ministre avec une évaluation confidentielle.

Ce qui est connu présentement c'est le point de vue de notre consultant ainsi que celui des États-Unis qui a été exprimé très clairement. Donc, en ce qui nous concerne nous avons présenté des recommandations très précises au ministre et je crois qu'il lui appartient de vous les exposer ou de vous indiquer comment le ministère entend procéder dans ce domaine. Pour ce qui est de nous, je crois que nous avons effectué le travail que nous devons faire. Selon la situation actuelle, les péages sont déterminés aux termes d'une entente. Lors de la présentation du rapport, le ministre a déclaré que nous prendrions une année pour étudier les recommandations contenues dans le rapport afin de voir comment nous pourrions en arriver à une autre entente avec les États-Unis.

Dans le cas de la section Montréal-Lac Ontario les événements se sont précipités. En d'autres mots, l'entente est valide jusqu'au 1^{er} avril 1971, et il fallait donc prendre une décision à ce sujet. Si nous avions accepté les conclusions du rapport, nous les mettions en pratique et nous rediscutions avec nos partenaires une autre en-

[Text]

I may say at this time, Mr. Allmand, that we are still waiting for Volume II of the report which is not yet ready and which is also quite a big one. It includes a lot of statistical data that we need before we can really present a final picture on that to the Minister.

Mr. Allmand: Could you tell the Committee what percentage of the costs of the Seaway, and I am talking about the St. Lawrence—Lake Ontario section, is paid by Canada as compared to the United States?

Dr. Camu: Mr. Martin, our Director of Finance, will reply to you precisely on that point.

Mr. J. M. Martin (Director of Finance and Accounting, The St. Lawrence Seaway Authority): Canada paid approximately 72 per cent of the cost of the Montreal—Lake Ontario section, sir.

Mr. Allmand: What percentage of the traffic goes into American ports on the Great Lakes as compared with Canadian ports, both in number of ships and in tonnage?

Dr. Camu: We have these figures in the report here. I wonder if our Director of Economics, Mr. Sainsbury, could indicate this a little bit more precisely for Mr. Allmand's benefit.

Mr. Allmand: If you could give me an approximate figure now and maybe more exact figures later on, that would be sufficient.

Mr. G. V. Sainsbury (Director Economics and Research Branch): Dr. Carr estimates that the traffic is divided about 50:50 between Canada and the United States, that is the tonnage that moves back and forth.

Mr. Allmand: You say that the tonnage into American ports is about 50 per cent of the total tonnage which means that 50 per cent goes into Canadian ports.

Mr. Sainsbury: Yes. When you take the origin and destination of the tonnage between Canada and the United States, it is about 50:50 in terms of the total between Canada and the United States. In terms of the number of ships, I think it is pretty clear that it is nearly all Canadian bottom.

Mr. Allmand: I would like to have figures on that sir.

Dr. Camu: Are you aware of a study made by Mr. K. W. Folley in which one of the conclusions was that the Seaway was not really of great economic benefit to Canada, especially the region on the Great Lakes. He pointed out that the benefits were mainly to the United States. I have some quotes from his report here.

[Interpretation]

tente pour la prochaine année. Je crois que cela a été remis présentement pour une année et que durant cette année nous aurons le temps de vraiment évaluer entièrement les conclusions du rapport.

Je peux vous dire, présentement, monsieur Allmand, que nous attendons encore la parution du Volume II du rapport qui n'est pas encore prêt et qui est un volume assez important. Il comprend un grand nombre de données statistiques dont nous avons besoin avant de pouvoir vraiment présenter au ministre la représentation de la situation totale.

M. Allmand: Pourriez-vous donner au comité le pourcentage des frais de la Voie maritime et je parle de la section Saint-Laurent-Lac Ontario, qui est payé par le Canada en comparaison des frais payés par les États-Unis?

M. Camu: M. Martin, notre directeur des Finances, pourra répondre avec précision à votre question.

M. J. M. Martin (directeur des Finances et de Comptabilité, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Le Canada défraie environ 72 p. 100 du coût de la section Montréal-Lac Ontario.

M. Allmand: Quel pourcentage du trafic qui pénètre dans les ports américains des Grands lacs en comparaison de celui qui pénètre dans les ports canadiens, tant au point de vue du nombre de navires que du tonnage?

M. Camu: Nous avons ces données dans le rapport que vous avez devant vous. Je me demande si notre directeur de l'économie, M. Sainsbury, pourrait nous indiquer avec un peu plus de précision ces données pour la gouverne de M. Allmand.

M. Allmand: Si vous pouvez me donner une donnée approximative présentement et peut-être obtenir des données plus précises plus tard, cela me serait satisfaisant.

M. G. V. Sainsbury (directeur de l'économie et de la Recherche): Selon les estimations de rapport Carr, le trafic se divise environ moitié moitié entre le Canada et les États-Unis, c'est-à-dire que c'est selon cette proportion que le tonnage est transporté d'un côté comme de l'autre.

M. Allmand: Vous dites que le tonnage entrant dans les ports américains est d'environ 50 p. 100 du tonnage total ce qui veut dire que 50 p. 100 du tonnage total entre dans les ports canadiens.

M. Sainsbury: Oui. Lorsque vous prenez le point d'origine et le point de destination du tonnage entre le Canada et les États-Unis, il s'agit d'une proportion d'environ 50:50 lorsqu'on parle du total du trafic entre le Canada et les États-Unis. En ce qui a trait au nombre de navires, je crois que l'on peut dire avec précision qu'il s'agit presque totalement de navires canadiens.

M. Allmand: J'aimerais avoir certaines données à ce sujet, monsieur.

Monsieur Camu, êtes-vous au courant d'une étude effectuée par M. K. W. Folley, dans laquelle l'une des conclusions est la suivante: la Voie maritime ne représente pas vraiment l'avantage économique pour le Canada, surtout dans la région des Grands lacs. Il men-

[Texte]

• 1100

He points out some of the things that you have mentioned in your earlier statement that the biggest users of the Seaway are grain and iron ore transporters. He states that the benefits have been marginal for Ontario and the Great Lakes region. Has the St. Lawrence Seaway taken note of Mr. Folley's report and do you have any comments to make on it? Has it been analysed by the Seaway Authority?

Mr. Sainsbury: We have gone over this report by the Ontario government people pretty carefully. I think Mr. Folley was more preoccupied with the impact of the Seaway on Ontario ports. He felt that it had not benefited the ports other than Toronto, Hamilton and the Lakehead. This, of course, is true. The Seaway has tended to concentrate the movement of goods into the major ports rather than spreading it into the smaller ports.

I do not think that we could agree with Mr. Folley at all that Ontario has not benefited considerably. After all, the iron ore that moves into Hamilton from the North Shore is a very profound factor in the economy of Ontario and particularly the Hamilton area. The coal, of course, uses the Welland Canal. How Mr. Folley would come to this conclusion is not something that we find easy to follow. His main focus was on the ports and the fact that it had not benefited a lot of the little ports and this, of course, is true.

Mr. Allmand: Dr. Camu, this is, of course, related to some of the recommendations in the CARR Report because we are forced to ask ourselves whether Canada should pay the high costs of the Seaway if the benefits are marginal, or whether the costs should be paid to a greater extent by the users of the Seaway. We will have to wait for the announcement by the Minister as to whether or not we are going to increase the tariffs in view of the economic benefits to Canada and the high costs. You say 72 per cent of the costs are borne by Canada on the Montreal—Lake Ontario section. Nothing more can be said about this at the time but we will be following this very closely.

I have a few other questions. One has to do with labour relations. The last time we had a strike on the Seaway it had far ranging implications. I understand that collective bargaining is now taking place between Seaway workers and the Seaway Authority. Does the Seaway Authority have labour relation specialists of its own in these labour negotiations or do you use the specialists of the Department of Labour?

Dr. Camu: No. In this case we have specialists of our own. We have a small section dealing with industrial

[Interprétation]

tionne que les avantages de ce système sont surtout au bénéfice des États-Unis. J'ai certaines citations de son rapport ici.

Il indique certaines des choses que vous avez mentionnées dans votre déclaration antérieure à l'effet que les plus grands utilisateurs de la Voie maritime sont les transporteurs de céréales et de minerai de fer. Il déclare que les avantages ont été minimes pour l'Ontario et la région des Grands lacs. Est-ce que l'Administration de la Voie maritime a tenu compte du rapport de M. Folley et avez-vous des commentaires à présenter à ce sujet? Est-ce que ce rapport a été analysé par l'Administration de la Voie maritime?

M. Sainsbury: Nous avons étudié assez complètement ce rapport préparé par les fonctionnaires du gouvernement de l'Ontario. Je crois que M. Folley était plus préoccupé par l'impact de la Voie maritime sur les ports de l'Ontario. Selon lui la Voie maritime n'avantage pas d'autres ports que ceux de Toronto, d'Hamilton et de la Tête des Grands lacs. Cela bien entendu est vrai. La Voie maritime a comme objectif de concentrer le mouvement des denrées dans les principaux ports plutôt que de les répartir dans tous les petits ports.

Je ne crois pas que nous pouvons être d'accord avec M. Folley à l'effet que l'Ontario n'a pas tiré de très grands avantages de la Voie maritime. Après tout, le minerai de fer qui descend à Hamilton venant de la côte nord est un facteur très important dans la vie économique de l'Ontario et plus particulièrement pour la région d'Hamilton. Le charbon, bien entendu, utilise le canal Welland. Il ne nous semble pas facile de trouver comment M. Folley a pu en arriver à une telle conclusion. Sa préoccupation majeure portait sur les ports et sur le fait que la Voie maritime n'a pas apporté beaucoup d'avantages aux petits ports et cela est vrai.

M. Allmand: Monsieur Camu, ceci, bien entendu, est relié à certaines des recommandations du rapport Carr, car nous devons nous demander nous-mêmes si le Canada devrait défrayer les coûts si élevés de la Voie maritime si les avantages sont plutôt minimes ou si plutôt les frais ne devraient pas être portés en plus grande partie par les usagers de la Voie maritime. Il nous faudra attendre que le ministre annonce si nous allons oui ou non augmenter les péages, en tenant compte des avantages économiques pour le Canada et des frais élevés de fonctionnement. Vous dites que 72 p. 100 des frais sont payés par le Canada dans la section Montréal-Lac Ontario. On ne peut vraiment rien dire de plus à ce sujet présentement et nous suivrons cette situation d'une manière très méticuleuse.

J'ai quelques autres questions. L'une porte sur les relations de travail. La dernière fois qu'il y a eu une grève au sein de la Voie maritime cela a eu des répercussions très importantes. J'ai cru comprendre que les négociations collectives sont présentement en cours entre les travailleurs de la Voie maritime et l'Administration de la Voie maritime. Est-ce que l'Administration de la Voie maritime a au sein de son personnel des spécialistes en relations de travail pour effectuer ces négociations ou utilisez-vous les spécialistes du ministère du Travail?

M. Camu: Non. Dans ce cas-là nous avons nos propres spécialistes. Nous avons une petite section qui traite des

[Text]

relations within our own Personnel and Administration Branch in Cornwall. They are the ones who compare what is paid in the trade for instance, and who look after all the components and factors that are used when we are renegotiating agreements every two or three years. It is done entirely within our own section. We keep the Department of Labour informed but we do this ourselves.

Mr. Allmand: What is the present status of the negotiations?

Dr. Camu: We have been discussing this with them since January and we have achieved very good results. In fact, I think all the minor points have been settled except the money package itself which should be settled next week if not this week.

Mr. Allmand: That is good news. I wish you success.

Dr. Camu: Thank you.

• 1105

Mr. Allmand: I will move on to another item. In your report on the traffic through the St. Lawrence Seaway and your predictions for traffic, was much consideration given to the growing use of large bulk ships and the trend toward using these large ships to the ports of Saint John and Halifax and shipping the rest of the way by rail. I have read reports that the trend in the future will be toward much larger bulk cargo ships which will not be able to go into the upper St. Lawrence or into the Seaway and that it will be cheaper and more economical for them to use the ports of Halifax, Saint John, Trois Rivières, Quebec, perhaps, and Montreal and from there they will rely more on the railway and the land bridge concept of transportation. Has any assessment been made of the impact that bulk cargo ships and the increasing use of container ships will have on traffic on the Seaway? Do you see any threat to the use of the Seaway from these two points of view?

Dr. Camu: I would like to divide my answer into two parts because of the two types of traffic and, really, the two types of ships. One would be concerned with the transportation of bulky commodities by bulk carriers and general cargo by containers. In the first case, these are specialized ships that come into the Seaway and they have done so in the past four or five years carrying mainly iron and steel products. These are new, modern bulk carriers and many of them are built to Seaway specifications. In other words, they have a width of about 75.5 feet and a length of 600 to 610 feet, which for an ocean ship is quite a good relationship between breadth and length, and they are using every available inch.

This year, for instance, we have just announced that we are again going to allow a draught of 26 feet in the Seaway, which is the second time for this. For the last two or three years we allowed a draught of 25 feet 9 inches and we then increased it to 26 feet because we had a bit more water. The water levels have been a bit

[Interpretation]

relations industrielles et elle est située à l'intérieur de la direction du personnel et de l'administration à Cornwall. Ce sont ceux qui comparent ce qui est payé dans le commerce par exemple et qui analysent tous les composants et les facteurs qui sont utilisés lorsque nous renégocions les ententes chaque année après deux ou trois ans. Cela est fait entièrement par notre personnel. Nous avisons le ministère du Travail de ce que nous faisons mais nous le faisons nous-mêmes.

M. Allmand: Où en sont présentement les négociations?

M. Camu: Nous sommes en négociations avec eux depuis janvier et nous avons atteint des résultats très intéressants. De fait, je crois que tous les points mineurs ont été réglés à l'exception des articles d'ordre financier qui devraient être approuvés au cours de la semaine prochaine si ce n'est pas cette semaine.

M. Allmand: Voilà de bonnes nouvelles. Je vous souhaite plein succès.

M. Camu: Merci.

M. Allmand: Je vais passer à une autre question. Dans votre rapport touchant le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent et vos prédictions touchant ce trafic, avez-vous étudié complètement l'utilisation de plus en plus forte des vastes navires servant au transport en vrac et à la tendance d'utiliser ces navires pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax et de transporter les denrées le reste du chemin par voie ferrée? J'ai lu certains rapports à l'effet que la tendance à venir sera vers l'utilisation de cargos beaucoup plus grands qui ne pourront pas emprunter la partie supérieure du Saint-Laurent ou la Voie maritime et qui sera plus économique pour eux d'utiliser les ports d'Halifax, de Saint-Jean, de Trois-Rivières, de Québec peut-être et de Montréal et de là d'utiliser le chemin de fer et autres moyens de transport de surface. Avez-vous fait une évaluation de la répercussion que ces vastes cargos et de l'augmentation de l'utilisation des navires pour contenant auront sur le trafic dans la Voie maritime? Voyez-vous un danger à l'utilisation de la Voie maritime selon ces deux points de vue?

M. Camu: J'aimerais diviser ma réponse en deux parties parce qu'il s'agit ici vraiment de deux genres de trafic et aussi de deux genres de navire. L'une toucherait le transport des denrées en vrac par des cargos, et ensuite le transport général par contenant. Dans le premier cas, il s'agit de navires très modernes qui pénètrent dans la Voie maritime et l'ont fait depuis les quatre ou cinq dernières années en transportant principalement les produits du fer et de l'acier. Il s'agit de nouveaux transporteurs très modernes et la majeure partie d'entre eux sont construits selon les devis de la Voie maritime. En d'autres mots, ils ont une largeur de 75.5 pieds et une longueur de 600 à 610 pieds, ce qui représente pour un navire océanique un assez bon rapport entre la largeur et la longueur et ils utilisent chaque pouce disponible.

Cette année, par exemple, nous venons justement d'annoncer que nous permettrions de nouveau un tirant d'eau de 26 pieds dans la Voie maritime. C'est la deuxième fois que nous accordons ce tirant d'eau. Au cours des deux ou

[Texte]

higher since last August. They are coming into the Seaway and they were built for that type of trade. They come in with steel and go out with cereals, and sometimes they come in with steel and go back with other types of steel. This is a class of ships built for that and the people do not know this. They know that the trend is toward supertankers and very large bulk carriers that are built for very large ports, and these ports are usually located right on the shores of the oceans, the Pacific or the Atlantic.

Also what is not known is the fact that other shipping companies have been very keen about staying in this business of bulk commodities and bulk traffic and serving the Great Lakes as well, so they have built these new ships with our specifications in mind. What they usually do is to send their blueprints in advance to our operations people in Cornwall and ask us to check if the design is correct and if the design of the components needed for the special voyages through the Seaway is acceptable. Then a year or two later a ship enters the St. Lambert Lock for the first time. This trend has been very noticeable, and one of the results you can see from our traffic report is that there are less vessels in the Seaway than 10 years ago, much less, about 2,000 ships less, but they are getting bigger and bigger, so much so that the trend also applies to the Seaway system.

I go through the various periodicals that are published by the shipping interests throughout the world and I always look at what they call the new construction, new hulls, by various nations of the world and I always watch very carefully the 22.8 metre width of ship because this is very significant to me. If they insist on building that type of ship they have in mind servicing the Great Lakes one day. I am amazed by the number of ships of that kind that are still being built today. So, that is why on the bulk side I have no fears and I have no problems. This is only one of two components, the other one being a new and a very modern Canadian fleet of lakers that has been servicing our own domestic trade.

• 1110

Turning now to the other side of it, to the famous box called the container, which is serviced also by new specialized container vessels. There are several kinds but the biggest one today carries about 1,800 containers in one trip and they have an average of about 33,000 tons. These vessels are too big to come into the Seaway, I agree with you. To this moment we have not seen a container ship built for the Seaway trade. We have noticed many ships coming in with containers on deck; this is not new, it has been going on for four or five years or more so far.

We have also noticed this year, and Carr has noted that in his report, that despite the fact that new container traffic is being developed quite successfully in Saint John, New Brunswick and in Halifax, the ports of Quebec and Montreal on the East Coast have also now container facilities. There are really four container ports for ships that are coming from or going to Europe or other parts of the world.

We have noticed another thing too: for the first time a semi-cellular type of ship—in other words, half the ship built for containers and the other half for the type

[Interprétation]

trois dernières années, nous permettions un tirant d'eau de 25 pieds et 9 pouces; et nous l'avons ensuite augmenté à 26 pieds car nous avions un peu plus d'eau. Les niveaux de l'eau ont été beaucoup plus élevés depuis le mois d'août dernier. Donc ils pénètrent dans la Voie maritime et il s'en construit pour ce genre de commerce. Ils pénètrent dans la Voie maritime avec de l'acier et en ressortent avec des céréales et parfois ils arrivent avec de l'acier et retournent avec d'autres genres d'acier. C'est le genre de navire construit pour ce genre de commerce et les gens ne connaissent pas cette situation. Ils savent que la tendance est vers les superpétroliers et les très gros transporteurs de denrées *en vrac* qui sont construits pour manœuvrer dans les très grands ports et que ces ports sont habituellement situés sur les rives mêmes de l'océan, soit l'océan Atlantique ou soit l'océan Pacifique.

Un autre fait qui n'est pas tellement connu, c'est que les autres compagnies maritimes sont vraiment bien décidées à demeurer dans le commerce du transport des denrées *en vrac* et à desservir les Grands lacs tout aussi bien; elles ont donc construit ces nouveaux navires en tenant compte de nos devis. Ce qu'ils font habituellement, c'est d'envoyer leurs plans à l'avance à notre personnel à Cornwall et de nous demander de vérifier si les plans sont correctes et si le dessein des éléments requis pour des voyages spéciaux par la Voie maritime est acceptable. Ensuite, un an ou deux plus tard, un navire pénètre dans l'écluse de Saint-Lambert pour la première fois. Cette tendance est assez facile à remarquer et l'un de ces résultats, c'est que vous pouvez voir dans notre rapport touchant le trafic qu'il y a moins de navires qui ont pénétré dans la Voie maritime qu'il y a dix ans, beaucoup moins, environ 2,000 navires de moins, mais que ces navires deviennent de plus en plus gros, de sorte que cette tendance s'applique tout aussi bien à la Voie maritime.

Je parcours les différentes revues qui sont publiées par les entreprises maritimes de par le monde et j'examine toujours ce qu'ils appellent les nouvelles constructions, les nouvelles coques, présentées par les différentes nations du monde; et je surveille avec beaucoup d'attention la largeur des navires qui est habituellement de 22.8 mètres car cela est, à mon avis, très important. Si ces personnes insistent sur la construction de ce genre de navire, c'est qu'elles ont à l'esprit de desservir, un jour, les Grands lacs. Je suis vraiment surpris du nombre de navires de ce genre qui sont encore construits aujourd'hui. Donc, en ce qui a trait au transport *en vrac*, je n'ai aucune crainte et je ne prévois aucun problème. Il s'agit tout simplement d'un de deux éléments, l'autre étant une flottille nouvelle et très moderne d'un navire canadien desservant les Grands lacs et qui a été mis au service de notre commerce intérieur.

En considérant maintenant l'autre aspect de la question, la fameuse boîte appelée le conteneur, qui est transportée par des nouveaux navires spécialisés appelés les portes-conteneurs. Il y a plusieurs sortes de portes-conteneurs mais actuellement, le plus gros d'entre eux transporte environ 1,800 conteneurs au cours d'un seul voyage et ces navires jaugent en moyenne 33,000 tonnes. Je suis d'accord avec vous que ces navires sont trop gros pour naviguer sur la voie maritime. Jusqu'à ce jour il n'y en a pas qui aient été construits pour la navigation sur la voie

[Text]

of general cargo—made its appearance in the system last summer. Now there are two of them; this is a new trend.

It is too early to say whether containers will come into the Seaway. In the Carr Report—I have just the preliminary copy here—I would like to quote a few lines which I think will give you the answer to the second type of traffic. He says this:

Several studies and reports have predicted the elimination of general cargo in the Seaway as a result of this new container service.

He had just described on the preceding pages these new container services to the four East Coast ports of Canada.

In any case, by 1969, the first full year of operation of the new rail-over-sea container service in Canada, more containers were carried through the Seaway than ever before. In 1970, the Seaway container tonnage increased by more than 22 per cent.

I have here the number of containers; for instance, in 1969 between Montreal and Lake Ontario, the total tonnage was 140,000 tons of commodities carried by container in the Seaway in 1969; in 1970, it was 171,000 tons. This is where the 22 per cent increase has happened. People think all the containers are carried up to the ports I have mentioned before and then from there by rail towards the rich markets of Ontario or even the United States. Carr continues:

It appears likely in that year, that with so many container shippers already located on water routes, they would be allowed to continue using that mode to carry their containers. Ocean-going vessels using the Seaway similarly carried more containers in 1969 and further more in 1970. In any case the prospect of substantial declines in Seaway general cargo as a result of these new container services was not great in 1970.

And he goes on and on and in his view it is still uncertain today.

I may go on and say another interesting thing about this. What we have seen is that with the appearance of these very fast, efficient, container vessels on these new routes, this has forced shipping companies to take some of their best cargo vessels and move them into the Seaway because they were more or less surpassed by these new vessels. In other words, the last generation of regular, fast cargo, efficient liners are now with us. Maybe with the appearance of the super container, still

• 1115

faster and so forth, we may start getting what I would call the first generation of container vessels into the Seaway. It is a possibility but we have noticed in shipping there is always somebody with more imagination who will come in and take part of the trade that is left as a result of the decision of several companies not to service the Great Lakes.

[Interpretation]

maritime. nous avons remarqué que plusieurs navires transportent des conteneurs sur leur pont, ce n'est pas nouveau, il y a quatre ou cinq ans au plus que cela se fait.

Nous avons également remarqué cette année et Carr l'a consigné dans son rapport, qu'en dépit du fait que l'utilisation des conteneurs se développe de façon satisfaisante à Saint-John, au Nouveau-Brunswick et à Halifax, les ports de Québec et de Montréal sur la côte Est ont également des installations pour la manutention des conteneurs. Il existe en fait quatre ports équipés pour la manutention des conteneurs destinés aux navires venant d'Europe ou se rendant en Europe ou à d'autres parties du monde.

Nous avons remarqué une autre chose également pour la première fois un genre de navire semi-cellulaire a fait son apparition l'été dernier, une moitié de ce navire a été construite pour recevoir les conteneurs et l'autre moitié pour recevoir la cargaison mixte. Il y en a deux actuellement en service, c'est une nouvelle tendance.

Il est un peu tôt pour pouvoir dire si les conteneurs feront leur apparition sur la voie maritime. Dans le rapport Carr—J'ai ici l'exemplaire préliminaire,—je voudrais vous en citer quelques lignes qui, à mon avis, nous donneront la réponse en ce qui concerne le second genre de trafic. Il y est écrit ceci:

Plusieurs études et rapports ont prédit l'élimination du transport de la cargaison mixte sur la voie maritime à cause de ce nouveau service de conteneurs.

Il vient de décrire aux pages précédentes ces nouveaux services de conteneurs destinés aux quatre ports de la côte est du Canada.

De toutes les façons, vers 1969, la première année complète d'exploitation du nouveau service des transports des conteneurs par chemins de fer et par navires au Canada, plus de conteneurs ont été transportés sur la voie maritime qu'ils ne l'ont jamais été auparavant. En 1970, le tonnage des conteneurs transportés sur la voie maritime a augmenté de plus de 22 p. 100.

J'ai ici le nombre des conteneurs, par exemple, en 1969 entre Montréal et le lac Ontario le tonnage total était de 140,000 tonnes de marchandises transportées par conteneurs sur la voie maritime en 1969, en 1970 il était passé à 171,000 tonnes. C'est là que s'est produite l'augmentation de 22 p. 100. Les gens pensent que tous les conteneurs sont acheminés vers les ports que j'ai mentionnés précédemment et que de là, ils sont transportés par chemins de fer vers les marchés prospères de l'Ontario ou même des États-Unis. Carr poursuit en ces termes:

Il est paru probable cette année-là, que vu le grand nombre d'afféteurs de conteneurs se trouvant déjà au point des routes de navigation, il leur serait permis de continuer à utiliser ce mode de transport pour l'acheminement de leurs conteneurs. Les navires de la haute mer utilisant la voie maritime transporteraient plus de conteneurs en 1969 et encore plus en 1970. De toutes les façons, la perspective du déclin sensible du transport de cargaison mixte sur la voie maritime à cause de ces nouveaux services de transport de conteneurs n'a pas été important en 1970.

[Texte]

Mr. Allmand: If I understand you correctly, you have no great concern that the Seaway will lose traffic as a result of the increase in bulk carriers and container carriers and you are not taking any special initiatives to develop traffic from containers. I understand there is a development in the new type of bulk carrier but you do not feel it is necessary to take any special initiatives to attract or to develop a container type of shipping through the Seaway.

Dr. Camu: I am an optimist about the Seaway's future. I have to be, I have no choice.

Mr. Allmand: I have other questions, Mr. Chairman; I will go to the bottom of the list.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Camus, au cours de l'année dernière, tous les députés ont reçu un dépliant publié par la *Dominion Marine Association*, 710 Édifice Blackburn, rue Sparks, Ottawa. Or, d'après ce qui est écrit dans ce dépliant, ces personnes étaient complètement en désaccord avec une hausse de tarif dans la voie maritime. On y disait que les technocrates d'Ottawa voulaient tout simplement détruire la Voie maritime. On parlait d'augmentation de 13 p. 100 à ce moment-là et aussi dans certains milieux de 25 p. 100. Je crois que vous en avez parlé ce matin. Le Rapport Carr aurait proposé que l'augmentation soit de 25 p. 100 en 5 ans. Par contre, on nous dit aussi qu'aux États-Unis, on est en train d'aménager, à un coût de \$1,400 milliards une nouvelle route de navigation commerciale de 540 milles de longueur sur la rivière Arkansas, reliant le Mississippi aux Grands lacs, ce qui permettrait au grain de passer par là. Et on souligne que cette nouvelle route maritime sera exempte

[Interprétation]

Et il poursuit le sujet, mais à son avis, c'est encore incertain actuellement.

Je peux poursuivre et vous signaler un autre aspect intéressant de la question. Nous avons constaté qu'avec l'apparition de ces navires portes-conteneurs rapides et efficaces sur ces nouvelles routes de navigation, ont été forcés de mettre leurs meilleurs navires en service sur la voie maritime parce que ces nouveaux navires les surpassaient plus ou moins. En d'autres termes, la dernière génération des cargos rapides et réguliers et des courriers efficaces se rend actuellement dans nos eaux. Peut-être qu'avec l'apparition des supers portes-conteneurs, encore plus rapides, nous pourrions voir naviguer sur la voie maritime ce que j'appellerais la première génération des navires portes-conteneurs. C'est une possibilité. En d'autres mots, nous avons déjà parmi nous la nouvelle génération de transporteurs réguliers, rapide et efficaces. Il se peut qu'avec l'entrée en fonction des superconteneurs, encore plus rapides et plus efficaces, nous pourrions commencer à apercevoir ce que je pourrais appeler la première génération de navires pour contenants dans la Voie maritime. Cela est possible mais nous avons remarqué dans le domaine du transport maritime qu'il y a toujours quelqu'un avec une imagination plus développée qui se présente et accapare la partie du commerce qui a été laissée de côté par suite de la décision de nombreuses compagnies de ne plus desservir les Grands lacs.

M. Allmand: Si je comprends bien, vous ne vous préoccupez pas tellement de la possibilité que la Voie maritime perde un pourcentage de son trafic par suite de l'augmentation des transporteurs en vrac et des transporteurs de contenants et vous ne prenez aucune mesure spéciale pour développer un trafic pour ces contenants. Je comprends qu'il y a maintenant un développement dans ce nouveau genre de transporteur en vrac mais vous ne croyez pas nécessaire de prendre des mesures spéciales pour attirer ou pour développer un genre de transport maritime par contenant à l'intérieur de la Voie maritime.

M. Camu: Je suis très optimiste en ce qui a trait à l'avenir de la Voie maritime. Il faut que je le sois, je n'ai pas d'autre choix.

M. Allmand: J'ai d'autres questions, monsieur le président; pourriez-vous m'inscrire au bas de la liste.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Dr. Camu, during the last year, all members of Parliament received a booklet published by the Dominion Marine Association, 710 Blackburn Building, Sparks Street, Ottawa. According to what is written in there, these people were entirely in disagreement with an increase of toll in the Seaway. They say in that pamphlet that Ottawa technocrats simply wanted to destroy the Seaway. They are talking about an increase of 13 p. 100 at that time and other persons are talking about an increase of 25 p. 100. I believe that this is the figure you have mentioned this morning, the CARR Report proposed an increase of 25 p. 100 over a five-year period. On the other hand, we were told that in the United States, they are actually building, at a cost of 1,400 billion of dollars, a new commercial seaway of 540 miles on the Arkansas River that will join the Mississippi with the Great Lakes and would allow cereals to be shipped that way. On the other hand they underline that

[Text]

de tout péage. Comment est-il possible de faire concurrence aux Américains si d'un côté nous augmentons les taux et si de leur côté le passage est gratuit? J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

M. Camu: Dans cette publication de la *Dominion Marine Association* il est fait mention bien entendu de deux points de vue qu'elle a toujours mis de l'avant. Le premier, c'est qu'ils désireraient avoir depuis longtemps une voie maritime sans péage. C'est une philosophie qu'il ont toujours préconisée disant que leurs clients ou les membres de leur association avaient emprunté le Saint-Laurent pendant plus de cinquante ans, et ce, selon un système gratuit et qu'ils ne voient pas pourquoi on imposerait des droits de passage pour le transport par eau. Une autre philosophie est opposée à celle-ci, et c'est celle qui nous gouverne, si vous voulez, selon la loi, c'est que nous imposons un péage aux usagers. C'est, en d'autres termes, le principe universel voulant que celui qui utilise quelque chose paie pour son usage, un peu comme un automobiliste sur une autoroute ou sur un pont.

Entre ces deux philosophies, il ne peut naturellement pas y avoir de demi-mesure: on ne peut pas imposer un «demi-péage». Ou bien on en impose un ou bien on n'en impose pas. Alors sans remonter très loin dans le temps, il y a évidemment eu des discussions à l'époque, pour vendre au public l'idée d'une voie maritime canalisée à 27 pieds de profondeur. Or c'était très difficile à moins d'y apporter un élément de récupération d'une partie de la somme. Et une autre idée était qu'au lieu de demander au payeur de taxe canadien en général d'amortir une dépense capitale assez considérable plus les intérêts, plus les frais d'entretien et d'exploitation annuelle, il était préférable de répartir ce fardeau financier entre ceux qui l'utilisent directement au lieu de faire payer tout le monde. Que celui qui l'utilise directement soit impliqué là-dedans et que ce soit celui-là qui paie en particulier. C'est pour cette raison que le péage est double, qu'il s'applique tant au navire qu'à la cargaison.

En tous les cas, c'est pas à moi de discuter du pour et du contre de cette politique parce qu'il s'agit là vraiment d'une politique générale des transports appliquée partout dans son ensemble et plus particulièrement à la Voie Maritime depuis 1959; nous vivons avec ça. Alors depuis ce temps, la *Dominion Marine Association* a essayé de vendre cette deuxième idée se disant que si ce n'est pas possible d'éliminer les péages qu'au moins on ne les augmente pas.

Au sujet de cette question de l'augmentation des péages, leur point de vue a toujours été le même, c'est que les transports par eau sont quand même sensibles aux fluctuations économiques en général sur le continent nord-américain et qu'en plus ils subissent de la part des autres modes de transport une concurrence et une rivalité très sérieuses.

Des augmentations comme Carr en propose, c'est-à-dire de 5 p. 100 par an pendant cinq ans, ils estiment que cela va détourner une partie du trafic fluvial actuel vers le chemin de fer, la route ou le pipe-line. Vous apportez aujourd'hui un article que j'ai déjà lu. Je suis au courant en effet de ce projet considérable du Corps des ingénieurs de l'armée américaine pour développer l'un des affluents du Mississippi. C'est en effet une rivalité qui est vieille et qui est la suivante: entre le système du Mississippi et

[Interpretation]

this new seaway would be free of any toll. How is it possible to be competitive with the Americans if on one side we increase our tolls and if on their side the seaway is toll-free? I would like to have your comments on that.

Dr. Camu: In this publication of the *Dominion Marine Association*, they mention of course two points of view that they have always cherished. The first is that they always have hoped for toll-free seaway. This is a philosophy that they have always put ahead stating that their customers or their members have used the St. Lawrence River for more than fifty years and with a free system and they do not see why we would impose then them the toll system for marine transportation. Another philosophy which is completely at the opposite of this first one and that the one that we are advocating if you like is that according to the Act, we are imposing a toll to all users. This is in other words the universal principle according to which the one who uses something pays for that usage, a little bit like a car driver who goes on a highway or on a bridge.

Between the two philosophies it is impossible to have a middle answer; we cannot impose half a toll. Either we do impose one or we do not impose a toll at all. Though without going back further in the past there has been of course many discussions in the time to sell to the public the idea of a seaway canalized with 27 feet depth. However it was very difficult to sell that new idea without including in it an element for reimbursement of part of the fees. And another idea was that instead of asking the Canadian taxpayers in general to amortize that capital investment which is quite important adding up also the interest, the maintenance cost and the exploitation cost on a yearly basis, it would be preferable to spread that financial burden on the ones who are using directly the seaway instead of having everybody paying for it. So let the one who uses directly the seaway be implicated in these expenses and that it should be this one who pays especially for the services. That is why the toll is double, that is why the toll is applicable to the ship and to the commodities.

In any case, I cannot discuss the pros and cons of that policy since it is really a general policy relating to transportation and applied everywhere as a whole and mainly to the Seaway since 1959; we are living with that. However, since that time, the *Dominion Marine Association* has tried to sell that second idea saying that it is not possible—if it is not possible to eliminate tolls, at least we should not increase them.

On that question of the increase of tolls, their point of view has always been the same, which is that marine transportation is very sensitive to economic fluctuations in general on the North American continent and that it is experiencing a very serious competition from other means of transportation.

Increases, as proposed in the Carr report, which is an increase of 5 per cent per annum over a five-year period, in their estimation that will send part of the actual traffic in the river toward the railway, the highway or the pipeline. You are mentioning today an article that I have already read. I am aware of that important project by the engineers of the American armed forces to develop one of the affluents of the Mississippi. This is in fact a rivalry which is very old and which is the following: between

[Texte]

celui du Saint-Laurent, il y a sur le continent nord-américain un vaste arrière-pays, un grand marché potentiel qui est celui des céréales nord-américaines. On l'a appelé souvent le grenier du monde, et c'est exact car il y a là une production considérable de blé et d'autres céréales. Deux routes maritimes se disputent les exportations de ce centre. L'une, la route traditionnelle, est la Voie maritime du Saint-Laurent avec son système de canaux et l'autre, qui est aussi traditionnelle, c'est la route du Mississippi avec le grand port de la Nouvelle-Orléans situé juste à son embouchure.

Nous sommes très conscients de la rivalité de ce port-là. Le port de la Nouvelle-Orléans draine depuis longtemps une grande partie des céréales, américaines surtout, vers le golfe du Mexique pour l'exportation sur les marchés européens ou même sur les marchés sud-américains et asiatiques.

En fait, le trafic s'est surtout fait jusqu'à maintenant par chemin de fer grâce à des taux préférentiels, mais entièrement à l'intérieur du territoire américain. Bien entendu, il ne s'agit pas d'exportation de céréales canadiennes mais de céréales américaines.

Or, depuis l'ouverture de la Voie maritime, nous avons attiré de plus en plus de céréales américaines par les ports de Chicago, de Détroit, de Toledo et les autres. Une grande partie de ces cargaisons sont aujourd'hui transbordées dans les élévateurs de Baie-Comeau et de Port-Cartier. Une petite partie est transbordée dans le port de Montréal, mais ces deux autres ports qui ont été développés par des intérêts américains en font le plus. Il y a ainsi une concurrence direct et elle est intéressante parce qu'elle se fait entre une route à péage et une autre qui n'en a pas. Or, je ne sais pas si vous le savez, mais le Mississippi est accessible à des petits océaniques jusqu'à Saint Louis, et malgré tout, la concurrence de la Voie maritime s'est avérée favorable à nous. Il est entendu que si on canalise la rivière Arkansas, ça va donner certains avantages au système du Mississippi, mais je crois que s'arrêter là ne serait pas suffisant, il va aussi falloir faire des aménagements sérieux le long du Mississippi qui n'est pas une voie navigable aussi profonde que le Saint-Laurent.

Maintenant, un autre facteur devra entrer en ligne de compte avant que j'admette que nous allons perdre une certaine partie du trafic des céréales parce qu'il s'agit essentiellement de celui-là: le système utilisé sur le Mississippi est un système de barges et de chalands mûs par des tabeaux pousseurs. C'est un train de barges ou de chalands poussé par des remorqueurs qui montent et descendent le Mississippi parce que c'est un fleuve qui subit des érosions considérables et qui n'est pas très profond. Cela implique des transbordements dans un port. Or ces chalands-là remontent vides. Pour arriver à des prix concurrentiels, ils seront obligés de trouver soit des charbons, soit des minerais pour compenser parce que c'est ce qui a été et qui est encore l'un des grands avantages du Saint-Laurent et de son système, c'est que nos grands navires des Grands lacs voyagent rarement à vide. S'ils transportent des céréales, ils retournent du minerai de fer. C'est ce qui leur a permis d'effectuer le transport à un taux aussi faible que le taux actuel, malgré les péages.

[Interprétation]

the Mississippi system and the St-Lawrence system there is on the North American continent a vast geographical background, a big commercial potential, which is the North American cereals. There is a very important production of wheat and other cereals. Two seaways are in competition for the exportation from that centre point. One, the usual way, is the St-Lawrence Seaway with its system of canals; the other one which is also usual, is the Mississippi way to the large port of New Orleans located immediately at its entrance.

We are really aware of that rivalry. The New Orleans port has been draining for a long time the major part of cereals, mainly American cereals, for exportation toward the gulf of Mexico, for European markets and even for the South American and Asian markets.

In fact, up to now, the traffic has mainly been done through railway because of preferred tolls, but entirely within the American territory. Of course, it is not a question of exportation of Canadian cereals but of American cereals.

However, since the opening of the St-Lawrence Seaway, we have attracted more and more American cereals through the ports of Chicago, Detroit, Toledo and many others. The major part of the cargoes today are trans-shipped in the Baie-Comeau and Port-Cartier elevators. A small part is trans-shipped in the port of Montreal but these two other ports which have been developed through American interests, are receiving more. So this is in direct competition and it is very interesting because it is between a toll seaway and another one which does not have any toll. However, I do not know if you are aware of that, but small ocean vessels can go on the Mississippi up to St. Louis and, after all, the competition of the Seaway has been always been very... in our favour. Of course, if they do channel the Arkansas river it will give some advantage to the Mississippi system, but I believe they cannot stop that there; they will have to do improvements, very important improvements along the Mississippi which is not as accessible a seaway as the St. Lawrence.

Now another factor has to be considered before I can say that we will lose part of the cereal traffic: the Mississippi system is one using barges and chalands moved by tugboats. It is mainly a barges train or a chalands train pushed by tugboats which are going up bound and down bound, because that river is very seriously subjected to erosion and is not very deep. That also applies to transshipping in a port. But these chalands are coming back empty. To be able to make competition, they will soon have to find either coal or iron ore to compensate because this is one of the great advantages of the St. Lawrence and its system, that our large vessels on the Great Lakes are rarely travelling empty. If they carry grain one way they go back with iron-ore. This is what thus allow them to maintain such a lower rate, even with the tolls they have to pay.

[Text]

• 1125

M. Portelance: Au sujet du minerai de fer disant, on parlait d'un prix coûtant de \$5.21 la tonne comparative-ment à \$5.26 par train. Avec un nouveau taux augmenté, même là il y aurait une opposition assez forte à l'utilité de la Voie maritime. Avec le 25 p. 100, cela ne rendra-t-il pas le taux beaucoup plus élevé que ce qu'il pourrait être en utilisant un autre système?

M. Camu: Dans le Rapport de Carr, il y a tout un chapitre consacré à la question du minerai de fer. Lors du rapport précédent, il y a quelques années, nous avions aussi demandé à la société Kates et Associés, qui, à l'époque, étudiait cette question pour nous, de déterminer si, avec une augmentation de 10 p. 100 du péage, il y avait eu perte d'un certain trafic de minerai de fer. On avait estimé à l'époque qu'à peu près un million de tonnes seraient susceptibles de s'en aller vers les hauts fourneaux par d'autres modes de transport. En 1970, le contexte était un peu différent. Cette fois-ci, les prix que vous avez mentionnés sont, je pense, ceux de ce qu'on appelle les trains unitaires, *unit freight train*.

C'est exact, la concurrence est très importante. Cependant, il ne faut pas oublier ceci: les grandes sources du minerai de fer du Nouveau-Québec et du Labrador sont des sources captives en ce sens que les trains vont uniquement dans la direction nord-sud et qu'ils partent des centres miniers, soit de Schefferville, soit de Gagnon, soit de Wabush, et autres pour l'amener directement au port de Sept-Îles, de Cartier, et de Pointe-Noire. De là, il faut transborder, par bateau. Il n'y a pas d'autre liaison ferroviaire. Si on construisait une ligne ferroviaire Chicoutimi-Sept-Îles, ou prolongerait la ligne qui s'arrête à la Malbaie, ce serait une autre affaire, mais actuellement, il n'y a aucun contact ferroviaire. À partir de là il faut absolument prendre le bateau. Or dans les transports, ce qui coûte cher, ce sont les points de transbordement. Si on peut éliminer le plus possible ce qu'on appelle, en bons français, les «ruptures de charge», alors on reste concurrentiel. C'est pour cela que tant qu'il n'y aura pas de construction de ce genre, il est indispensable que le minerai de fer, à un moment donné, soit obligé de prendre le bateau pour arriver à destination dans les ports, par exemple, de Hamilton.

M. Portelance: Oui, mais il y a les ports de l'Est tout de même. Enfin, le bateau peut partir de Labrador ou de Sept-Îles allant vers les ports des États-Unis au lieu de prendre la Voie maritime.

M. Camu: C'est exact, il y a un très gros trafic, à l'heure actuelle, c'est déjà plus gros que le trafic qui remonte le St-Laurent. Il est considérable ce trafic.

M. Portelance: N'en perdra-t-on pas encore plus avec la hausse que vous préconisez?

M. Camu: Non, nous croyons avec l'étude de Carr, que le risque est en notre faveur, en ce moment, a moins qu'il y ait une technologie encore plus avancée qui se développe dans les années à venir.

M. Portelance: J'ai une autre question, monsieur le président. L'an dernier, une partie du comité a eu l'occasion de visiter le canal Welland. Ce fut une chose assez intéressante. On a vu que beaucoup d'argent s'y dépense,

[Interpretation]

Mr. Portelance: Take the iron-ore for instance, the cost being \$5.21 per ton as compared to \$5.26 by train, with a new increase coming, even there we have quite a strong objection to using the Seaway. With the 25 per cent increase will this not give a much higher rate than with other means of transport?

Mr. Camu: In the Carr Report there is a whole chapter on the question of iron-ore. In the previous report, a few years ago, we also asked Kates and Associates to study the question for us to find out if an increase in toll of 10 per cent would cause a loss of iron-ore traffic. At that time they estimated at about a million tons with use of other means of transportation. In 1970 the situation is slightly different. This time, the prices you use refer to unit freight trains.

You are right, there is serious competition in this area. However, you must not forget that the big deposits of iron-ore in New-Quebec and Labrador are limited in a sense that the railways run only in the North-South direction. This starts from mining centres such as Shefferville, Gagnon, Wabush or somewhere else and run straight to Sept-Îles, Cartier and Pointe-Noire harbours. From there you must go by ship. There is no other railway connection. If a Chicoutimi-Sept-Îles line was constructed, or if the line which stops at La Malbaie was expanded it would be something else. But as it is, there is no railway connection. From that point on you are forced to use a ship. What really costs money however is the problem of reloading. If you can prevent loading breakage as much as possible then you can be competitive. For this reason as long as nothing is constructed iron-ore transportation will imply using ships at a given point to reach Hamilton for instance.

Mr. Portelance: Yes, but there are Eastern ports are there not. A ship can go from Labrador or Sept-Îles to American ports instead of using the Seaway.

Mr. Camu: That is right. The traffic is already heavier than that which goes up the St. Lawrence. That is something considerable.

Mr. Portelance: Would there not be even more of a loss with the increase you're talking about?

Mr. Camu: No we think following the Carr Report that the risk is in our favour at this point if no new technological development occurs in the years to come.

Mr. Portelance: I have another question Mr. Chairman. Last year some members of the Committee had the opportunity of visiting the Welland Canal. This proved to be quite interesting. We saw that a lot of money was

[Texte]

mais apparemment, c'est pour la bonne cause. A ce moment-là, on avait vu que plusieurs bateaux attendaient et qu'il y avait une perte de temps assez considérable entre ceux qui voulaient revenir et ceux qui montaient dans le canal. On nous a dit qu'une étude était faite, et je crois que ça pouvait s'appliquer même au St-Laurent, disons en vue de trouver un système pour contrôler la navigation de façon à ce qu'un bateau arrive à telle heure, à telle place, sans avoir à attendre. Est-ce que cela a été mis de l'avant?

M. Camu: Oui, je suis heureux de dire à monsieur Portelance que lors de l'arrivée du premier océanique, l'an dernier, le premier avril, 1970, à St-Lambert, j'ai présidé à l'ouverture du nouveau centre qui s'occupe, gère et contrôle le secteur Montréal-lac Ontario.

Il n'est pas complètement terminé parce que les Américains vont se joindre à nous au cours des prochaines semaines, mais en 1971, nous aurons un système passablement unifié de contrôle de la circulation des navires dans ce secteur, du même genre que celui que vous avez visité à Welland, et les deux systèmes vont aussi être intégrés au cours de l'année en 1971.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Dr. Camu, in Vote L-100 you have \$55,200,000 which I believe is a loan to the Seaway. Is this because of the Welland Canal?

• 1130

Dr. Camu: Yes, essentially. As I said in my opening statement, \$51 million of that is the Welland by-pass.

Mr. Rock: The total amount of capital expenditures to develop the canal is borrowed from the government. In other words the government has placed in your hands so many millions of dollars on which you have to pay interest and repay some capital to the government. They have not, for example, put out \$300 million and said that this is government property and this is their investment in it, without any return. What they have done is loaned money to you.

Dr. Camu: Mr. Martin will answer.

Mr. Martin: That is correct, sir.—The government has lent us money at varying rates of interest. The terms of the obligation that we have to the government call for the repayment of those loans by the year 2009 in the case of the Montreal-Lake Ontario section. In actual fact we have not succeeded in paying off any of those loans, and in fact have not even been able to pay the full amount of interest.

Turning to the Welland Canal, the same situation prevails except that the government in effect gave us the old Welland Canal, which had a value of about one hundred and thirty million dollars. However, we have financed the improvements through borrowings from the government. At the moment the cost of those improvements, including the Welland by-pass, is about \$172.5 million. On that money we have \$72.5 million on which we do not pay interest at all, it is interest-free at the moment, but interest is accruing on the balance. It is the plan of the government to examine the financial situation of the

[Interprétation]

being spent but apparently it was for good cause. We saw that a lot of ships were waiting and that there was a considerable loss of time between those who wanted to go up and those who wanted to go down the canal. We were told that a study was being made and I think that the same thing could apply to the St. Lawrence to find a navigation control system so that a ship could arrive at a given time and a given place without having to wait. Has this been suggested?

Mr. Camu: Yes, I am happy to say that on the arrival of the first ocean-liner last year the first of April 1970 in St-Lambert, I officiated at the opening of a new centre used to manage and control the Montreal-Lake Ontario section.

This study is not completely finished because the American will be joining us in the next few weeks but in 1971 we will have a fairly steam-line navigation control system in this area of the same kind of that which you saw at Welland. The two systems will be integrated during 1971.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Camu en vertu du Crédit L-100 vous avez \$55,200,000 qui constitue je crois un prêt à la Voie maritime. Est-ce à cause du canal Welland?

M. Camu: Oui, presque en entier. Comme je l'ai déjà dit, le canal Welland compte pour \$51 millions du total.

M. Rock: Le montant total de dépense en capital destiné au canal est emprunté au gouvernement. En d'autres mots le gouvernement a accordé quelques millions de dollars sur lesquels il vous fait payer l'intérêt et une partie du capital au gouvernement. On n'a pas, par exemple, accordé \$300 millions en disant que c'était une entreprise de l'état et que cette somme était un investissement. Ce qu'on a fait c'est de prêter l'argent.

M. Camu: M. Martin va répondre.

M. Martin: C'est exact, monsieur. Le gouvernement nous a prêté l'argent à divers taux d'intérêt. En vertu de l'accord il faut rembourser les sommes prêtées d'ici l'an 2009, dans le cas de la partie de Montréal au Lac Ontario. En fait, nous n'avons pas pu rembourser aucun de ces prêts et nous n'avons même pas pu nous acquitter de l'intérêt.

La même chose vaut pour le canal Welland, sauf que le gouvernement nous a donné le vieux canal Welland d'une valeur d'environ \$130 millions. Nous avons toutefois financé les rénovations au moyen de parts du gouvernement. Actuellement, le coût de ces rénovations y compris la partie qui contourne le canal Welland, est d'environ \$172.5 millions. De cette somme \$72.5 millions est un prêt sans intérêt pour le moment. Mais l'intérêt court sur le reste. Le gouvernement a l'intention de revoir la situation financière du canal Welland une fois qu'on aura complètement contourné la ville et de prendre alors les décisions qui s'imposent.

[Text]

Welland Canal when the Welland by-pass is completed and to decide at that time what they should do about the terms of these loans.

Mr. Rock: You said you do not make enough money even to pay the interest that you have to pay per annum. What is the approximate amount of interest that you are called upon to pay per annum?

Mr. Martin: For the Montreal-Lake Ontario section the total interest cost in 1970 was \$18.8 million and we were able to pay the government about \$12 million of that.

Mr. Rock: And what was the amount of revenue of the Seaway?

Mr. Martin: The revenue of the Montreal-Lake Ontario section was a total of \$18.6 million in tolls and \$1.4 million in miscellaneous income.

Mr. Rock: Around \$20 million.

Mr. Martin: A total of \$20 million, yes.

Mr. Rock: It seems that the Seaway Authority is being put into the same position as the CNR, in a sense. For instance Air Canada issued shares which the government purchased. I think there were supposed to be 50,000 shares and all the government purchased was 5,000, or something like that. In other words, they invested \$5 million in Air Canada and the rest is all debt.

This means that when you paid the government \$12 million interest of the \$18 million you indirectly gave \$12 million to the government. It took that \$12 million and paid interest on some of the bonds from which they got the money.

Mr. Martin: That is right.

Mr. Rock: In other words, it is those people today who are purchasing bonds in Canada with today's high interest rates, who in a sense are making a profit from the CNR indirectly and also from the Seaway. No matter what amount of money you gave in, this is contributing indirectly to the interest rates that the people of Canada are getting through their bond issues.

• 1135

I do believe that there should be a different financial arrangement. I think that when a government invests they should not leave you high and dry by giving you money that you have to pay back in so many years, which I think is impossible. I think everyone who goes into business has to have a certain amount to establish a solid foundation. I do not expect you to comment on that being the employees of government but as a representative of the people I do think the government is not doing it the right way. What is the cost of the Seaway now?

Mr. Martin: The Montreal-Lake Ontario section, sir, is about \$335 million.

Mr. Rock: If the government wants to own and operate a seaway I think they should just invest that money in there directly and say, "Now this is ours, this is the Canadian people's, and that is it". From here on, you start off with a different slate. By imposing on you people a deficit, it is impossible to pay the principal amount; it is just impossible, you cannot meet the interest rates. I think this puts you in a financial bind that I do not think

[Interpretation]

M. Rock: Vous avez dit que vous ne faites même pas assez d'argent pour vous acquitter des intérêts. Environ combien d'argent est-ce qu'il vous faut payer par année?

M. Martin: Pour la partie de Montréal au Lac Ontario le total des intérêts en 1970 était de \$18.8 millions et nous avons pu nous acquitter de \$12 millions sur cette somme.

M. Rock: Et combien est-ce que la Voie maritime a rapporté?

M. Martin: La partie de Montréal au lac Ontario a rapporté un total de \$18.6 millions en droit de passage et \$1.4 million en revenus divers.

M. Rock: Environ \$20 millions.

M. Martin: Oui, un total de \$20 millions.

M. Rock: Il semble en sorte que la direction de la Voie Maritime est dans la même position que la compagnie du CN. Air Canada par contre a vendu des obligations au gouvernement. Je crois qu'il s'agissait de 50,000 obligations et que le gouvernement en a acheté seulement 5,000 environ. Autrement dit il a investi \$5 millions dans la compagnie, le reste est une dette.

Ceci veut dire que les \$12 millions d'intérêt que vous avez remis au gouvernement lui ont servi à payer l'intérêt sur les obligations d'où venait le prêt initial.

M. Martin: C'est exact.

M. Rock: Autrement dit ce sont les gens qui achètent les obligations au Canada au taux élevé actuel qui en quelque sorte font indirectement un profit de la CN et de la Voie Maritime. Peu importe le montant que vous avez remis, cela contribue indirectement à payer l'intérêt à ceux qui ont acheté des obligations du Canada.

Je crois qu'on devrait procéder d'une autre façon. Lorsqu'il accorde un prêt le gouvernement ne devrait pas imposer une date limite qui est souvent impossible. Quelqu'un veut mettre sur pied une entreprise doit avoir un certain montant sur lequel bâtir. Je ne m'attends pas à des commentaires de votre part puisque vous êtes des employés du gouvernement mais moi-même en tant que représentant du peuple je pense que le gouvernement n'agit pas comme il le devrait. Quel est le coût de la Voie maritime actuellement?

M. Martin: La section Montréal-Lac Ontario, à peu près 335 millions de dollars.

M. Rock: Si le gouvernement veut posséder et exploiter une Voie maritime, je crois qu'il devrait simplement y investir tout cet argent directement, il pourrait dire «c'est à nous, c'est au peuple canadien, un point c'est tout». Ainsi vous pourriez partir d'un bon pied. En commençant par un déficit, il est impossible de payer le montant principal; c'est tout simplement impossible vous ne pouvez faire ça aux taux d'intérêt. Je crois que ceci

[Texte]

anyone should be in. I think it is uncomfortable to operate under these conditions.

Dr. Camu: your report shows approximately 5,000 pleasure crafts using the Montreal-Lake Ontario section and close to 2,000 in the Welland. Does this hamper in any way the operations of your locks?

Dr. Camu: The 5,000 and the 2,000 figures is just a straight addition, is it? In other words, you have to isolate that traffic and say, "After all, the real traffic is about 600 or 700. That is what it is in the St. Lawrence, and about 240 in transit in the Welland section, not more than that.

Mr. Rock: Do you mean that the same people go back and forth?

Dr Camu: Yes, they move from one lock to the next. In the St. Lawrence there were about 700 pleasure crafts in 1970. They are very much concentrated. They start in June and by Labour Day weekend it is finished. There is not much traffic outside of that it is really very concentrated in the Summer. We have provided very special installations at either end of each lock, with a telephone, and so forth on them. As soon as they come in they can phone the lockmaster and say: "Here I am," and describe their vessel a little bit, how big, how large, and how many people they have on board, and so forth. We always give priority to commercial shipping, they know that; and we charge them a very modest amount, a few dollars per lockage. If we can accommodate them with a large ship, ahead of them, we do it. If the ship is carrying dangerous cargo, and so forth, we will not do it and we tell them. So we have very special procedures and so forth.

It would be preferable, for safety purposes, if they would not come. I will go that far. It is open; they can use it; we try to accommodate them and I think they appreciate the service we are giving them so far. There are very, very few complaints out of this total; it is almost negligible. But on the other hand, if they could use other locks or another system, it would be, to the advantage of everybody from the point of view of safety.

Mr. Rock: I see. What is going to happen to the old Welland Canal? Are you going to fill it in or are you going to operate it for pleasure craft? What is the future for that whole section?

Dr. Camu: I will ask the Vice-President, Mr. Malcolm, to answer that question.

Mr. Rock: Fine.

The Chairman: Mr. Malcolm.

Mr. Peter Malcolm (Vice-President, The St. Lawrence Seaway Authority): Mr. Chairman, no decision has been made as yet on the disposal of the old section.

Mr. Rock: I like the way you said "disposal of." Are you intending to dispose of it? Has no thought been given to using that for the purposes of pleasure craft and marinas in the area for the future?

[Interprétation]

vous place dans un carcan financier difficile à supporter. Je pense qu'il n'est guère confortable de travailler dans ces conditions.

Dr Camu, votre rapport indique que 5,000 bateaux de plaisir approximativement utilisent la section Montréal-Lac Ontario et, près de 2,000 le Canal Welland. Est-ce que cela ne gêne pas d'une certaine manière le fonctionnement de vos écluses?

M. Camu: Les chiffres de 5,000 et de 2,000 ne sont que des données relatives. En d'autres termes, il vous faut définir ce trafic et dire, «après tout, le trafic réel est de 600 ou 700 environ.» C'est ce qu'il est dans le Saint-Laurent, et environ 240 en transit dans la section du Canal Welland, pas plus que cela.

M. Rock: Voulez-vous dire que ce sont les mêmes personnes qui vont et qui viennent?

M. Camu: Oui, elles se déplacent d'une écluse à l'autre. Dans le Saint-Laurent il y a eu environ 700 bateaux de plaisance en 1970. Ils se déplacent presque tous en même temps. Cela commence en juin et dès la fin de la semaine de la Fête du travail tout est terminé. Il n'y a guère de trafic en dehors de cette période. Ils ne circulent guère qu'en été. Nous avons fourni des installations très spéciales aux extrémités de chaque écluse, avec un téléphone, etc. Dès qu'ils arrivent ils peuvent téléphoner à l'éclusier et dire: «Voilà, je viens d'arriver», décrire quelque peu leur embarcation, sa grandeur, sa capacité, le nombre de personnes à bord, etc. Nous donnons toujours la priorité aux transports commerciaux, ils le savent, et nous leur facturons un montant très modeste, quelques dollars par écluse. Si nous pouvons les faire passer avec un bateau plus important qui les précède nous le faisons. Si le bateau transporte des produits dangereux nous nous abstenons et nous leur disons pourquoi. Nous avons des procédures très particulières à suivre dans ce cas.

Il serait préférable, pour des raisons de sécurité, s'ils ne venaient pas. C'est mon avis. La voie est ouverte, ils peuvent s'en servir, nous essayons de les accommoder et je crois qu'ils apprécient le service que nous leur rendons. Il n'y a que très très peu de plaintes en définitif un nombre presque négligeable. Mais d'autre part s'ils pouvaient utiliser d'autres écluses ou un autre système, ce serait à l'avantage de chacun au point de vue de sécurité.

M. Rock: Je vois. Que va-t-il arriver à l'ancien canal de Welland? Allez-vous le remplir ou allez-vous l'exploiter pour les bateaux de plaisance? Quel est l'avenir pour toute cette section?

M. Camu: Je demanderai au vice-président, M. Malcolm, de répondre à cette question.

M. Rock: Très bien.

Le président: Monsieur Malcolm.

M. Peter Malcolm (vice-président de la Voie maritime du Saint-Laurent): Monsieur le président, aucune décision n'a été encore prise sur le futur de l'ancienne section.

M. Rock: J'aime la manière dont vous dites cela. Qu'avez-vous l'intention d'en faire? N'avez-vous pas pensé à utiliser cette section pour les embarcations de plaisance et les marinas de la région pour l'avenir?

[Text]

Mr. Malcolm: There are a number of alternatives but these relate first of all to the priority of the province with respect to taking over the canal if they can make use of it.

Mr. Rock: Why do you say "priority to the province"? It seems now that you have embarked on the idea that you have to get rid of that canal rather than put it to other use. Therefore, the priority, of course, is the province's if they want it and if they do not want it, then possibly the municipality concerned in the area. Do you not feel that instead of the Seaway Authority disposing of it in that manner, they should hand it back to the Department of Transport and let them do what they want with it? The same thing applies to the Lachine Canal. You people have the Lachine Canal and you want to dispose of it in some manner, shape or form. I think it is the wrong attitude, I do not think it belongs to you. It was loaned to you by the government therefore give it back to the Department. I think this is the attitude the Seaway Authority should take. If you are not going to use that section for operational purposes, get it off your back financially and otherwise, by handing it back to the Department of Transport. Then let the Minister of Transport and the politicians in the area decide what policies should be taken in the future rather than you people taking decisions like that.

Mr. Malcolm: Mr. Chairman, it is quite obvious that we would consult with the Department of Transport before we took any definitive action for the disposal of the canal.

Mr. Rock: I know it is difficult for you to answer such a question because it is political more than anything else. Its disposal should not be in your hands at all. You should just say that you are through with it, hand it back to the Department and let them dispose of it or do what they want to do with it.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, my questions were about the canal and they have been asked by Mr. Rock. I have no more questions.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Mr. Bell?

Mr. Bell: Mr. Chairman, may I just ask a question that Mr. Allmand referred to. This is not to be critical in any way, but sometimes the impression is left that the ports of Saint John and Halifax are stealing business from the Seaway. I do not mean that Dr. Camu was suggesting that at all because he has been very straightforward as usual in his answers, but would it not be a fact that most of the cargo on the Seaway would be noncompetitive in so far as Halifax and Saint John are concerned? I do not know about the grain, but certainly the iron ore would not be a concern of ours. Would you not agree that there is very little cargo except possibly the grain that would be competitive with these ports in so far as the Seaway is concerned?

[Interpretation]

M. Malcolm: Il y a plusieurs solutions mais toutes dépendent de la priorité accordée par la province en ce qui concerne la disposition du canal s'ils peuvent l'utiliser.

M. Rock: Pourquoi parlez-vous de la priorité de la province? Il semblerait maintenant que votre idée c'est de vous en débarrasser plutôt que de l'utiliser à autre chose. Par conséquent la priorité, bien entendu, c'est la province si elle le veut et si elle ne le veut pas, alors peut-être la municipalité intéressée dans la région. Au lieu d'en disposer de cette façon, ne croyez-vous pas que l'administration de la Voie maritime devrait le remettre au ministère des Transports qui agirait alors comme il l'entend à ce sujet? La même solution s'applique dans le cas du canal de Lachine. Vous avez le canal de Lachine et vous pouvez en disposer d'une certaine façon. A mon avis, ce n'est pas la bonne solution. Je ne pense pas qu'il vous appartienne. Il vous a été prêté par le gouvernement, rendez-le donc au ministère. Je crois que c'est l'attitude que l'administration de la voie maritime devrait adopter. Si vous n'utilisez pas cette section aux fins d'exploitation, n'en assumez pas la responsabilité financièrement ou autrement, en le remettant au ministère des Transports. Laissez ensuite au ministre du Transport et aux hommes politiques le soin de décider de la ligne de conduite à adopter à l'avenir plutôt que de prendre vous-mêmes des décisions semblables.

M. Malcolm: Monsieur le président, il est manifeste que nous consulterons le ministère des Transports avant de prendre cette mesure définitive pour disposer du canal.

M. Rock: Je sais qu'il vous est difficile de répondre à pareille question parce qu'elle est d'ordre politique plutôt que tout autre. Il ne devrait pas vous appartenir d'en disposer et vous devriez vous en remettre au ministère à ce sujet.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, mes questions concernaient le canal et M. Rock les a posées. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Les membres du Comité sont-ils prêts à voter? Monsieur Bell?

M. Bell: Monsieur le président, puis-je poser une question que M. Allmand a déjà posée. Ce n'est pas pour formuler quelques critiques en aucune façon, mais parfois on a l'impression que les ports de Saint-Jean et d'Halifax enlèvent de l'activité à la voie maritime. Je ne dis pas que M. Camu le proposait, parce que, comme d'habitude, il a été très sincère dans ses réponses, mais ne serait-ce pas un fait que la plupart des cargos qui naviguent sur la voie maritime seraient non concurrentiels dans la mesure où les ports de Saint-Jean et d'Halifax sont concernés? Je ne sais pas au sujet du grain, mais le minerai de fer ne serait certes pas une de nos préoccupations. Ne seriez-vous pas d'accord sur ce qu'il y a très peu de marchandises, exception faite des grains, qui seraient concurrentielles avec ces ports dans la mesure où la voie maritime est concernée?

[Texte]

Dr. Camu: I agree. I have to agree with Mr. Bell that, let us see, close to 85 per cent are bulk commodities and bulk commodities would not be affected at all. The other 15 per cent is general cargo. If you take the movement of manufactured iron and steel which alone is 20 per cent, this is really traffic that we are not afraid of as regards any movement through Saint John and Halifax. It is a very specialized traffic usually coming in one load in one ship and for one customer located at one spot and right on the shore. This type of traffic is almost captive to the Seaway.

You are perfectly correct. It is the other group of very flexible, the L.C.L., the small cargo, the packaged material that is very difficult to determine. Carrying by containers. Will it stop that? That is very difficult for us to estimate, but even if there were a loss, the loss would be pretty small compared to the total type of traffic that we are now handling on the Seaway.

Mr. Bell: The cargo that we saw going through the Lakehead a few years ago, which is a very modern shed, would be general cargo, of course. Could that cargo be obtained through Maritime ports? Could that go to the States? What do you think about that as competitive cargo?

Dr. Camu: Are you talking about the domestic packaged freight carried at Thunder Bay?

Mr. Bell: Yes.

Dr. Camu: These are really Canadian goods moving from one port to the next. They are mostly that. If you look at it you can see all kinds of food products from, let us say, Ontario and Quebec plants going West or vice versa.

Mr. Bell: I hate to mention it with Western members around, but there were quite a few cases of liquor in there.

• 1145

Le président: Monsieur La Salle?

M. La Salle: On reconnaît les dangers d'un passage gratuit, par suite d'une expérience américaine, de même que les dangers de perte d'une certaine partie du marché lorsqu'il s'agit de décider d'une augmentation. Dans le cas d'une augmentation de tarif, la Commission prend-elle une décision personnelle? Êtes-vous tenus d'augmenter un tarif parce que le gouvernement vous invite à le faire? Croyez-vous qu'il voudrait mieux que le pays accepte un déficit accru afin de protéger l'économie canadienne? Pourriez-vous me donner votre opinion à cet égard?

M. Camu: Je ne vous donnerai pas une opinion, mais un simple commentaire, après quoi, vous pourrez tirer vos propres conclusions.

D'abord, nous sommes essentiellement des administrateurs, nous administrons en fonction d'une loi très claire, bien définie. Cette loi nous donnait le choix en 1959 d'imposer les péages unilatéralement, ou conjointement avec les Américains. Nous avons opté pour cette deu-

[Interprétation]

M. Camu: Je suis d'accord. Je partage l'opinion de M. Bell sur ce que, mettons 85 p. 100 sont des produits en vrac, et ceux-ci ne seraient pas touchés du tout. L'autre 15 p. 100 est une cargaison mixte. Si l'on considère le mouvement des produits sidérurgiques manufacturés, qui, à lui seul se chiffre à 20 p. 100, c'est un trafic que nous ne craignons vraiment pas quant à tout mouvement passant par Saint-Jean et Halifax. C'est habituellement un trafic spécialisé qui y vient, une cargaison sur un navire pour un client dans l'entreprise située sur la côte. Ce genre de trafic est presque captif de la voie maritime.

Vous avez tout à fait raison. Il s'agit de l'autre groupe de produits très malléables, notamment le L.C.L., les petites cargaisons, les produits emballés qu'il est très difficile de déterminer, transportés par conteneurs. Cette mesure mettra-t-elle fin à ce transport? Il nous est très difficile de le prévoir, mais même s'il y a une perte, elle sera très minime, comparativement à l'ensemble des marchandises que nous transportons sur la voie maritime.

M. Bell: Il y a quelques années, le cargo que nous avons vu passer à la tête des Lacs où l'on dispose d'installations très modernes, serait des cargaisons mixtes, bien entendu. Ces cargaisons pourraient-elles être obtenues à partir des ports des provinces maritimes? Pourraient-elles être dirigées vers les États-Unis? Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. Camu: Parlez-vous de produits transportés à Thunder Bay?

M. Bell: Oui.

M. Camu: Ce sont vraiment des produits canadiens, transportés d'un port à un autre. C'est surtout cela. Il s'agit de toutes sortes de produits alimentaires qui proviennent de l'Ontario et du Québec qui sont dirigés vers l'Ouest ou vice-versa.

M. Bell: Je n'aime pas à en parler en présence des députés de l'Ouest, mais il y a eu plusieurs cas ayant trait au transport de boisson.

The Chairman: Mr. La Salle?

Mr. La Salle: The dangers of free fares are recognized and so are the dangers of loosing a portion of the market when it comes to deciding upon an increase. In the case of a tariff increase, does the Commission take the decision personally? Do you have to increase a tariff simply because the government wishes you to do so? Do you think it would be better for the country to accept an increased deficit in order to protect the economy of the country? Would you care to comment on that?

Mr. Camu: I will answer you by way of a simple comment. I will leave it up to you to draw your own conclusions.

First of all, we are essentially administrators. We administer under an act that is very well spelled out. Under this act, we could, in 1959, impose fares unilaterally, or jointly with the Americans. We went for the latter. The agreements have changed since then. The first one

[Text]

xième solution. Depuis ce temps, les ententes ont varié; la première datait de 1959 et était valide pour 5 ans. Elle prévoyait une période de développement. Nous ne connaissons pas l'évolution du trafic et la réaction des armateurs. Alors, pendant 5 ans, nous allons imposer ce tarif et nous verrons ce que nous devons faire.

En 1964, date de l'expiration de l'entente, nous avons réétudié le cas et nous avons décidé que la période de développement n'était pas complète. Nous ne savions pas exactement encore jusqu'à quel point l'ensemble de la circulation se stabiliserait. Alors, nous avons décidé d'attendre encore deux ou trois ans.

En 1967, conjointement avec les Américains, nous avons revu l'entente et cette fois-là, nous avons proposé 10 p. 100 d'augmentation. Mais les deux gouvernements ont décidé, en 1967, de ne pas imposer d'augmentation et nous avons conclu une nouvelle entente pour 4 ans, maintenant le même tarif. Nous comptons, à ce moment-là, réviser notre position et c'est pour cela que nous avons demandé à un bureau d'économistes-conseils de faire une étude détaillée nous permettant de voir s'il serait possible, pour nous, d'augmenter les péages. Pourquoi, des quatre options avons-nous préféré celle de l'augmentation des péages? Parce que nous n'avions pas le choix. Nous avons des frais d'exploitation et d'entretien à rencontrer chaque année. Depuis dix ans nos coûts d'exploitation augmentent. Alors, la marge entre le profit et les dépenses est de plus en plus réduite. Alors, en tant qu'administrateurs et gestionnaires de cette entreprise importante, nous n'avons pas d'autre alternative que celle d'essayer de trouver quelque part une augmentation pour, d'abord, atteindre nos premiers objectifs et remplir nos obligations et, en deuxième lieu, essayer de rencontrer une partie du paiement de la dette et amortir le coût de notre entreprise.

Alors, c'est là une décision purement administrative. Si on change les objectifs de base de la Loi, ce sera une autre affaire. Mais à l'heure actuelle nous sommes toujours sous la juridiction de cette Loi et puis nous n'avons pas le choix. Alors, c'est pour cette raison, qu'en fonction des besoins du trafic, nous essayons, sans perdre une tonne, de presser davantage sur le citron.

M. La Salle: A partir de cette considération, si j'ai bien compris, vous aviez eu des ententes avec les Américains? Existe-t-il encore une entente avec les Américains sur celle qui est projetée?

M. Camu: Oui. Pour ce qui est des questions de trafic, toutes nos projections sont communes, c'est-à-dire qu'il est entendu que, même si nous pouvons en arriver à des conclusions différentes sur le montant à demander pour l'ensemble du trafic, il n'y a qu'une seule projection valable pour les deux.

M. La Salle: Dans l'éventualité d'une perte de marché, vous en informeriez le gouvernement et lui feriez savoir que l'augmentation est nécessaire.

M. Camu: Il est évident que si nous faisons face à une série de mauvaises années, il faudrait penser à notre affaire deux fois avant de faire une recommandation de ce genre.

[Interpretation]

goes back to 1959 and applied to a five year period. We did not know how it would affect the traffic nor did we know how the shipbuilders would react. So, for five years we imposed that tariff and awaited further developments.

In 1964, when the agreement expired, we took a second look at the situation and decided that this development period was not over. We did not know how traffic would stabilize. So, we decided to wait two or three more years.

In 1967, we revised the agreement with Americans and proposed a 10 per cent increase. However, the two governments decided not to impose the increase and we signed a new four year agreement with the same tariff. We intended to revise our position and this is why we asked a consulting firm to make a thorough study to see if we could increase the fare. Why did we decide to go forth with the increase? Because we had no choice. We have operating and maintenance costs to meet every year. In the last ten years those operating costs have been going up and the margin between the profits and the expenditures had been growing smaller and smaller. In our capacity as administrators and managers of this large enterprise, we had no other choice but to find revenues to, firstly, fulfill the basic objectives and obligations and, secondly, reduce the debt and amortize the cost of our enterprise.

So, this is a purely administrative decision. If the basic objectives of the act were to be changed, this would be a completely different story. However, we are still working under this act and we have no choice. We try to press out as much juice as possible without losing traffic.

Mr. La Salle: If I understood you well, you signed agreements with the Americans? Do you have an agreement with the United States on the proposed increase?

Mr. Camu: Yes. When it comes to traffic, all projections are set up by both sides. In other words, although we may come to different conclusions as to the amount that should be imposed on the traffic in general, there is only one projection valid for both sides.

Mr. La Salle: In the case of a loss of market, you would inform the government and make it known to him that the increase is necessary.

Mr. Camu: It is obvious that, if we were to be faced with a series of bad years, we would have to think it over twice before making a recommendation in that sense.

[Texte]

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Camu, toujours au sujet du trafic de la Voie maritime, apparemment la Commission canadienne du blé empêche l'entreposage de blé à Montréal dans les élévateurs qui ne fonctionnent pas à pleine capacité. Acceptez-vous une pareille réglementation ou croyez-vous que si on permettait d'entreposer le grain américain on ne créerait pas plus de trafic dans la Voie maritime, et en même temps, on pourrait augmenter la rentabilité des élévateurs à Montréal?

M. Camu: Votre point est un point de détail d'une question plus complexe qui est la suivante: les exportations de blé des Prairies sur les marchés mondiaux sont à peu près entièrement contrôlées par la Commission canadienne du blé. C'est elle qui décide combien de tonnes s'en vont vers l'Est, combien de tonnes s'en vont vers l'Ouest, combien de tonnes s'en vont par Churchill. C'est là que cela commence. Quand vous parlez de l'entreposage dans un élévateur en particulier, vous parlez d'un détail de l'ensemble de la chaîne. Nous sommes très intéressés à cette question, il n'y a pas de doute là-dessus.

A l'heure actuelle, nous savons que la ligne entre l'*hinterland* de Vancouver, par exemple, et celui des ports de l'Est s'en vient toujours de plus en plus vers l'Est. Autrefois, c'était la frontière Saskatchewan-Alberta. Pour tout ce qui était à l'ouest de cette ligne, il était plus économique de l'expédier par Vancouver; tout ce qui était à l'est, il était plus économique d'expédier vers les ports du St-Laurent.

J'ai l'impression, plus que l'impression même que, à peu près la certitude que cet *hinterland*, en faveur de Vancouver augmente de plus en plus et qu'une bonne partie des céréales de la Saskatchewan est maintenant expédiée par le port de Vancouver. Il ne faut pas oublier aussi que les marchés ont changé. Les ventes à la Chine, les ventes à l'U.R.S.S., cela n'existait pas il y a une décennie. A ce moment-là nous avions toujours les grands marchés traditionnels de l'Europe et du Royaume-Uni. A l'heure actuelle, il n'y a pas de doute que les transports en bloc des céréales canadiennes sont tous contrôlés par eux, qui achètent des cultivateurs canadiens et revendent sur les marchés. Ce sont eux qui, avec les compagnies maritimes canadiennes, font des ententes annuelles. Nous n'exploitons pas de navires. Nous n'avons donc aucun contrôle sur la quantité qui pourrait quitter par exemple, Thunder Bay à destination de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Baie Comeau, et Port Cartier qui sont les ports traditionnels de chargement sur le Saint-Laurent. Nous n'avons aucun contrôle là-dessus et nous sommes obligés si vous voulez, d'en subir les conséquences.

L'an dernier, nous avons connu un regain assez intéressant pour le transport des céréales dans le St-Laurent, mais les deux années précédentes avaient été faibles. C'était une des raisons de nos faibles trafics en 1969 et 1968. Il n'y avait pas seulement eu des grèves sporadiques, il y avait eu également cette question.

Cette année, nous croyons que nous aurons eu une excellente année encore et nous pensons qu'il y aura un trafic assez imposant de céréales, mais vous avez vu juste, cela fait partie d'une politique d'ensemble déterminée par cette Commission.

M. Portelance: Oui mais il s'agit seulement du blé canadien, mais lorsque je vous posais la question, c'était

[Interprétation]

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Camu, with respect to the traffic on the Seaway, the Canadian Wheat Commission has apparently prevented the stocking of wheat in Montreal elevators which do not function at full capacity. Do you agree with such a legislation or do you think that if stocking of American grain were allowed, it would entail greater traffic on the Seaway and at the same time it would put the Montreal elevators in a situation where they would be more profitable?

Mr. Camu: Your point is a part of a more complex question which is as follows: exportation of the Prairie wheat on the world market is just about entirely controlled by the Canadian Wheat Commission which decides how many tons will be East-bound, how many tons will be Westbound and how many tons will go via Churchill. That's where the beginning is. When you talk about stocking in an elevator in particular, you are talking about one link of the whole chain. We are very interested in this question, there is no doubt about that.

At the moment, we know that the line between the hinterland of Vancouver, for instance, and that of the Eastern ports is always coming a little closer to the east. Formerly it was the Saskatchewan-Alberta frontier. For everything West of that line, it was more economical to ship via Vancouver; for everything East of that line, it was more economical to ship through the St. Lawrence ports.

I have the impression, indeed I know for sure, that this hinterland, in favour of Vancouver, increases more and more and that a great part of the cereals from Saskatchewan are now shipped through the port of Vancouver. One must remember that markets have changed. Ten years ago, there was no question of sales to China or to USSR. At that moment, we were always left with the traditional great European and United Kingdom markets. At the moment, there is no doubt that the massive shipping of Canadian cereals are all controlled by them, who in turn buy from Canadian farmers and resell on the markets. They are the ones who conclude every year agreements with the Canadian Maritime Companies. We do not exploit any ships. Therefore, we have no control on the quantity which may, for instance, leave Thunder Bay for Montreal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Baie Comeau, or Port Cartier, which are the traditional ports of loading on the St. Laurent. We have no control whatsoever on this and we are compelled to live with the consequences.

Last year, we have known a rather interesting revival in the shipping of cereals on the St. Lawrence, but during the two previous years, it had been rather modest. It was one of the reasons of our rather modest traffic in 1969 and 1968. It was not a question only of strikes but there was also this factor.

This year, we believe that we will have again an excellent performance and we think that there will be a rather impressing traffic of cereals but you were right nevertheless for this is a part of the policy which as a whole is determined by this Commission.

Mr. Portelance: Yes, but this is only for Canadian wheat. But when I asked the question it was about the

[Text]

surtout le côté américain qui entreposerait à Montréal, parce que vous êtes aussi chargés de la rentabilité des éleveurs de Montréal qui accusent des déficits continus. Cela pourrait être rentable.

Est-ce que vous seriez d'accord avec une situation semblable?

M. Camu: Évidemment, je suis tout à fait d'accord avec le raisonnement suivant: faire travailler les éleveurs à grains au maximum et s'il y a moyen entreposer du blé américain, sans désavantager les acheteurs canadiens de provendes et notre propre commerce interne.

M. Portelance: A ce moment-là, il s'agirait d'évaluer justement ce qui...

M. Camu: ...d'évaluer les pourcentages d'occupation...

M. Portelance: Est-ce que cela a déjà été fait?

M. Camu: Je ne sais pas. Je suis obligé de me renseigner à ce sujet?

M. Portelance: Merci.

Le président: Est-ce que le Comité est prêt pour la question? Est-ce que le vote 95 est adopté?

Des voix: Oui.

Le président: Adopté.

Le vote L-100 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le vote 105 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté. Ceci termine l'étude des prévisions budgétaires de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cet après-midi, nous reprendrons l'étude des prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux à 15h30. Est-ce que le Comité serait d'avis que nous rappelions M. Pickersgill pour ce soir, à 20h00.

Des voix: Oui.

The Chairman: Would the Committee like to have Mr. Pickersgill back tonight at 8 o'clock?

Mr. Allmand: Are we not going to do the Harbours Board? I doubt whether we will finish the Harbours Board this afternoon.

The Chairman: If we are not finished this afternoon, we will continue with them this evening.

● 1155

Mr. Allmand: If we are finished with the Harbours Board this afternoon, I would be in favour of inviting Mr. Pickersgill back for this evening.

The Chairman: Then we will ask Mr. Pickersgill to be on standby for tonight at 8 o'clock. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will adjourn until 3.30 this afternoon.

[Interpretation]

American side who would store in Montreal, for you are also responsible for showing a profit for the Montreal elevators whereas they have always shown a deficit. It could be profitable.

Would you be in agreement with such a situation?

Mr. Camu: Evidently, I have no quarrel with the following reasoning; operate the grain elevators to their maximum and if possible store american wheat without prejudice to the buyers of Canadian cattle food as well as our internal commerce.

Mr. Portelance: Then, it would precisely be a question of evaluating what...

Mr. Camu: ...of evaluating the percentage of occupations...

Mr. Portelance: Was this done in the past?

Mr. Camu: I do not know. I will have to inform myself.

Mr. Portelance: Yes, thank you.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Is vote 95 adopted?

Some hon. Members: Yes.

The Chairman: Agreed.

Is vote L-100 agreed upon?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is vote 105 agreed upon?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. This ends the study of the estimates for the St. Lawrence Seaway. This afternoon, we will resume the study of the estimates of the National Harbour Board at 3:30 p.m. Does the Committee agree to recall Mr. Pickersgill for tonight, at 8.00?

Some hon. Members: Yes.

Le président: Le Comité aimerait-il que M. Pickersgill revienne ce soir à 8h.?

M. Allmand: N'allons-nous pas étudier les prévisions budgétaires du Conseil national des ports? Je doute fort que nous ayons fini cet après-midi.

Le président: Si nous n'avons pas fini cet après-midi, nous poursuivrons ce soir.

M. Allmand: Si nous terminons cet après-midi les prévisions du Conseil national des ports, je veux bien qu'on invite M. Pickersgill pour ce soir.

Le président: Nous demanderons donc à M. Pickersgill de se tenir à notre disposition pour ce soir, à 8h. Convenu?

Des voix: Convenu.

Le président: Nous allons ajourner jusqu'à 3h30 cet après-midi.

[Texte]
AFTERNOON SITTING

• 1538

The Chairman: Members of the Committee, we are here this afternoon to study the Estimates of the National Harbours Board. We have as a witness the Vice-Chairman, Mr. Talbot. Before asking Mr. Talbot to give us a short briefing on the National Harbours Board, I would ask Dr. Camu again to explain what role he is playing.

Dr. Camu: M. le président, gentlemen, just a few words to explain the role of the Canadian Marine Transportation Administration, which is now part of the Ministry of Transport.

I started to act as Administrator of that organization last May, and it is the first time that under the umbrella of an organization of that type you have the whole marine word or, let us say, the whole maritime interests from a federal government point of view together. It gives an over-all view of not only the capital expenditures, the operation and maintenance costs involved all over, but also at the same time the competitive position of water vis-à-vis the other modes of transportation.

• 1540

It is also giving me the advance of seeing not only how the ports behave but also how the all-the-way aspect as opposed to terminals is co-ordinated with the terminals.

I find this a great challenge. I did not have a chance really, up to this moment, to have my fingers in the middle of everything but already I can see a lot of advantages, in the future, in streamlining a lot of the various components of this huge administration.

Of the three parts involved, you have already dealt here, through the estimates, with two of them. The first one, marine services, you examined the other day as part of the Department of Transport budget. The second part the St. Lawrence Seaway Authority was looked at this morning. The third of that group is the one you are going to deal with now. The National Harbours Board, is responsible for nine of the largest if not nine of the most important ports of Canada, plus some ancillary facilities such as two important bridges in the Montreal area as well as a few elevators in other parts of the country, mostly in the Great Lakes-Upper St. Lawrence system.

I would prefer at this time, having explained this to you, to say that I am not a member of the board as such. Since May, my role has been, more or less that of a consultant on important matters, major decisions so to speak. I have also helped them in some of the matters that are perhaps current in their minds. I have been more interested in dealing with ports of the future, leaving the existing board with the past and present-day problems.

This budget for the year 1971 is proposed by them without any interference on my part because my role has been, as I said, mostly in the planning of ports and in trying to come up—as the Minister outlined to you the other day—with a new structure, or at least to modify the existing one to the point that more local autonomy would eventually be given to the nine leading ports coming under the National Harbours Board.

23125—3

[Interprétation]
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Membres du Comité, nous étudions cet après-midi les prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux. Nous avons comme témoin le vice-président de cet organisme, M. Talbot. Avant de demander à M. Talbot de nous donner un bref aperçu du budget du Conseil des ports nationaux, je vais prier encore une fois M. Camu de nous expliquer le rôle qu'il joue.

M. Camu: Monsieur le président, messieurs, je vais seulement dire quelques mots pour expliquer le rôle de l'administration canadienne des transports maritimes, qui fait maintenant partie du ministère des Transports.

Je suis entré en fonction comme administrateur de cet organisme en mai dernier; c'est la première fois qu'un organisme de ce genre réunit tout le monde maritime ou tous les intérêts maritimes sur le plan du gouvernement fédéral. Cela donne un aperçu d'ensemble, non seulement des dépenses d'immobilisation et des frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi de la position concurrentielle des transports maritimes vis-à-vis des autres modes de transport. Cela me donne aussi l'avantage de voir non seulement comment les ports fonctionnent, mais aussi comment l'ensemble du système est coordonné avec les terminaux.

Je crois que c'est là un grand déficit. Je n'ai pas encore vraiment eu l'occasion de m'occuper de tout, mais je vois déjà beaucoup d'avantages à la coordination d'un grand nombre des parties de cette immense administration.

Vous avez déjà traité ici, dans les prévisions budgétaires, deux des trois parties qui entrent en jeu. Vous avez étudié l'autre jour la première, les services maritimes, lors de l'étude du budget du ministère des Transports. La deuxième partie, l'administration de la voie maritime du St-Laurent, a été examinée ce matin. La troisième partie est celle dont vous allez traiter maintenant: Le Conseil des ports nationaux; cet organisme est responsable des neuf plus grands ports du Canada ainsi que de quelques installations auxiliaires comme les deux ports importants dans la région de Montréal ainsi que quelques éleveurs dans d'autres parties du pays, surtout dans le système des Grands lacs et du haut du St-Laurent.

Je dois maintenant vous dire que je ne fais pas directement partie du Conseil. Depuis mai, mon rôle a été, plus ou moins, celui d'un conseiller concernant les questions importantes et les décisions majeures. Je me suis aussi un peu occupé des questions courantes. Cependant, je m'intéresse surtout aux ports de l'avenir, et je laisse au Conseil existant les problèmes quotidiens.

Je n'ai pas participé à la préparation du budget de 1971, parce que, comme je l'ai dit, je me suis surtout intéressé à la planification des ports et à l'établissement d'une nouvelle structure, comme le Ministre vous l'a expliqué l'autre jour, ou du moins d'une modification de la structure existante de façon à donner plus d'autonomie locale aux neuf principaux ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux.

Je préfère me tenir à cela, monsieur le président, et donner au vice-président du Conseil des ports nationaux l'occasion de présenter lui-même son budget. Merci.

[Text]

I would prefer to stop at this point, Mr. Chairman, and leave the Vice-Chairman of the Harbours Board to make the presentation of his budget himself. Thank you.

Le président: Merci monsieur Camu. Monsieur Talbot, avant de nous soumettre votre mémoire, je vous demanderais de bien vouloir nous présenter les membres de votre personnel qui vous accompagnent.

Mr. L. R. Talbot (Vice-Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, gentlemen, it gives me pleasure to introduce to you my two colleagues on the board. Mr. D. E. Taylor who has been a member since last May, and also Mr. T. M. Bryson who has been a member of the board since January of 1971.

I would also like to introduce Mr. P. D. Williams, who is the Assistant Executive Director of the board; Mr. A. Duckett, Director of Public Relations; Mr. F. B. Ellam, Director of Financial Services; Mr. R. R. Saint-Jean, Secretary; and Mr. L. R. Stratton, Chief Engineer.

The 1971 capital budget of the National Harbours Board totals \$28.4 million. Of this amount \$14.1 million will be provided from the corporation's financial resources. It is proposed that the balance of \$14.3 million will be financed from Votes 80 and L85 in the amounts of \$2.4 million and \$11.9 million respectively.

• 1545

Major NHB capital projects include \$1.1 million at Halifax for completion of the installation of container cranes and ancillary facilities at Pier C to form a container terminal and \$2.4 million at Saint John, New Brunswick, for the construction of an automobile and forest products terminal to accommodate foreign motor cars consigned to many parts of Canada and the export of forest products originating in several New Brunswick mills. At Saint John there is also \$643,000 for the conversion of Pier 1 to a container terminal. At the Port of Quebec \$1.8 million is earmarked as NHB's share at Quebec for 1971 towards the construction of retaining walls on the St. Charles River to be completed in 1972. At the Port of Montreal \$1.2 million is to be spent for the construction of a wharf at Sections 79-80, \$1.9 million for wharf construction at Sections 107-108 and \$2 million for similar development at Sections 111 and 112. Incidentally, \$400,000 is to be spent at Montreal for the further construction of longshoremen's amenities, as recommended by the Picard Commission. At Vancouver \$4.8 million is included for the construction of a forest products terminal at D.L. 272. There is also a provision for an amount of \$6 million for Phase 2 of the development of Roberts Bank should the studies underway indicate that this project should be undertaken.

Before proceeding further, with your permission I would like to touch on some of the highlights for the year 1970. Over-all the total tonnage of the harbours under the administration of the National Harbours Board was 86,779,333 tons. This represented an increase of 17.1 per cent over the year 1969. For seven of the ports under the administration this represented an all-time record for the port, and the ports which had a record tonnage were Halifax, Saint John, Quebec, Trois-Rivières, Montreal, Churchill and Vancouver. It is noteworthy that this increased tonnage which led the economy of the nation

[Interpretation]

The Chairman: Thank you, Mr. Camu. Mr. Talbot, before presenting your brief, I would ask you to introduce the members of your staff.

M. Talbot (Vice-président, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, messieurs, je suis heureux de vous présenter les deux autres membres du Conseil: M. D. E. Taylor qui est entré en fonction en mai dernier et M. T. M. Bryson qui fait partie du Conseil depuis janvier 1971.

Je voudrais aussi vous présenter M. P. D. Williams, directeur exécutif adjoint du Conseil, M. A. Duckett, directeur des relations publiques, M. F. D. Ellam, directeur des services financiers, M. R. R. Saint-Jean, secrétaire et M. L. R. Stratton, ingénieur en chef.

Le budget des investissements total des ports nationaux pour 1971 est de 28.4 millions de dollars. De ce montant, 14.1 millions de dollars proviendront des ressources financières de la société. Ce seront les crédits 80 et L85 qui se montent respectivement à 2.4 millions de dollars et à 11.9 millions de dollars qui financeront le solde de 14.3 millions de dollars.

Le Conseil des ports nationaux envisage d'entreprendre divers travaux; 1.1 million de dollars serviront à terminer l'installation à Halifax, l'installation de grue à conteneur et la construction d'installation auxiliaire à la jetée C pour constituer un terminus pour les containers; d'autre part, il faut, à Saint John (Nouveau-Brunswick), 2.4 millions de dollars pour construire une gare pour les automobiles et les produits forestiers qui recevra les voitures étrangères envoyées dans diverses régions du Canada et les produits forestiers pour l'exportation que fabriquent plusieurs usines du Nouveau-Brunswick. A Saint John toujours, \$643,000 sont prévus pour convertir le quai 1 en un terminus pour les containers. Au Port de Québec, CBN verse à Québec pour 1971 une somme de 1.8 millions de dollars destinés à la construction d'un mur de retenue sur la rivière Saint-Charles; ce travail doit être terminé en 1972. Au Port de Montréal, 1.2 million de dollars seront consacrés à la construction d'un débarcadère aux sections 79-80, 1.9 million de dollars à la construction d'un débarcadère aux sections 107-108 et 2 millions de dollars à des travaux semblables aux sections 111 et 112. En outre, on va dépenser \$400,000 à Montréal pour construire de nouvelles installations pour les débardeurs, comme l'a recommandé la Commission Picard. A Vancouver, on prévoit 4.8 millions de dollars pour construire un terminus pour les produits forestiers au point D.L. 272. D'autre part, 6 millions de dollars seront consacrés à la deuxième phase du développement de Roberts Bank, si les études en cours démontrent que ces travaux sont nécessaires.

Avant d'aller plus loin, je voudrais vous dire quelques mots sur les faits saillants de l'année 1970. Le tonnage total des ports administré par le Conseil des ports nationaux s'est monté à 86,779,333 tonnes, soit une augmentation de 17.1 p. 100 par rapport à l'année 1969. C'est un record pour sept des ports que nous administrons, Halifax, Saint John, Québec, Trois-Rivières, Montréal, Churchill et Vancouver. Ce sont essentiellement les marchan-

[Texte]

was accounted for mostly by foreign outward tonnage, which accounts for the exports of the nation, and the increase in that activity was 44 per cent over the comparative period for 1969.

With your permission I would also like to touch briefly on the financial results for the 12-month period ending December 31, 1970. I would like to point out at this time that these are not audited figures. It is part of the requirements of the financial administration that these results are normally tabled in the House of Commons by March 31.

● 1550

I would like at this time to touch briefly on some of the highlights. The total operating revenues were \$37.3 million compared to \$33 million for 1969; the operating income was \$16.9 million compared to \$13.1 million. There are uncontrollable expenses such as depreciation, interest, grants in lieu of taxes and head office expenses. After deducting these, and after the addition of income from investments and also a deduction for loss on disposal of capital assets, the net loss for the year was \$5.9 million.

The grants in lieu of taxes that the board pays to various ports under the administration total \$6.5 million. That is to say, if it was not for these grants, the net profit of the board for the year 1970 would be roughly \$600,000 after having paid all expenditures with the exception of grants in lieu of taxes. The improvement over 1969 was \$3.5 million.

Gentlemen, briefly, this represents the highlights of the activities of the board for the year 1970. We will be pleased to answer your questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Talbot. Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, there are a couple of areas I want to touch on concerning the port of Vancouver.

Mr. Talbot, in your statement you said that \$6 million would be expended for the second stage of Roberts Bank if studies now under way indicate that these steps should be taken. I wonder if you could tell us a little more fully what study is under way and what is actually meant by the second stage?

Mr. Talbot: Mr. Deachman, the first stage of Roberts Bank was the construction of the causeway plus a site measuring roughly fifty acres to serve the movement of the Kaiser coal from its own resources. What we would call the second stage would be the construction of an additional four sites representing two hundred acres.

In the past few years there has been a dredging program at the first narrows to increase the depth from thirty-nine to fifty feet, and this expenditure was to serve three bulk-loading facilities in Burrard Inlet plus the grain elevators in place in Burrard Inlet. This would allow these facilities to accommodate larger ships.

There have been representations from the owners of the bulk-handling facilities in Burrard Inlet that possibly the construction of additional sites at Roberts Bank

[Interprétation]

disées destinées à l'exportation qui sont responsables de cette augmentation qui a été de 44 p. 100 par rapport à 1969.

Si vous me le permettez, je voudrais parler des résultats financiers obtenus pendant l'année se terminant le 31 décembre 1970. Je tiens à faire remarquer qu'il n'y a pas de chiffres vérifiés. D'après les règlements de l'administration financière, ces résultats doivent être déposés à la Chambre des communes avant le 31 mars.

Je voudrais maintenant insister sur certains points. Les recettes d'exploitation se sont montées à un total de 37.3 millions de dollars au lieu de 33 millions de dollars pour 1969; le bénéfice d'exploitation a été de 16.9 millions de dollars au lieu de 13.1 millions de dollars. Il y a des dépenses incontrôlables, comme l'amortissement, les intérêts, les subventions donnant lieu de taxes et les dépenses du bureau directeur. Après avoir déduit ces frais et ajouté le revenu provenant des investissements ainsi qu'une déduction pour perte encourue lors de la liquidation de bien immobiliers, la perte nette pour l'année a été de 5.9 millions de dollars.

Les subventions tenant lieu de taxes que le conseil verse à différents ports se montent à un total de 6.5 millions de dollars. C'est-à-dire que, sans ces subventions, le bénéfice net du conseil pour 1970 serait en gros de \$600,000, une fois toutes les dépenses payées, les subventions tenant lieu de taxes excepté. Il y a une amélioration de 3.5 millions de dollars par rapport à 1969.

Messieurs, je viens de vous dire quelques mots sur les principales activités du conseil pour l'année 1970. Nous vous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Talbot. Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions à propos du port de Vancouver.

Monsieur Talbot, vous avez dit dans votre déclaration que 6 millions de dollars seraient consacrés à la deuxième phase du développement de Roberts Bank, si les études en cours montrent que ces travaux sont nécessaires. Pourriez-vous nous donner plus de détails sur cette étude et nous dire ce que signifie ce terme deuxième phase?

M. Talbot: Monsieur Deachman, au cours de la première phase du développement de Roberts Bank, on a construit la chaussée et un emplacement d'environ 50 acres destiné au charbon Kaiser. Nous entendons par deuxième phase, la construction de quatre emplacements supplémentaires d'environ 200 acres.

Au cours des dernières années, on a entrepris des travaux de dragage aux premiers étranglements afin d'augmenter la profondeur et de la faire passer de 39 à 50 pieds; ceci pour desservir trois installations de chargement en vrac à Burrard Inlet ainsi que les élévateurs en grain qui se trouvent au même endroit. Ces installations pourraient ainsi recevoir des bateaux plus grands.

Les propriétaires des installations de chargement en vrac de Burrard Inlet ont fait des démarches auprès de

[Text]

would be a duplication of investment to serve the same traffic.

• 1555

Currently, we have a study commissioned to the B. C. Research Council to get at the facts of the case and to obtain a natural measurement of what are the handling capabilities of the sites at Burrard Inlet. This runs concurrently with another study of the resources to the north and the possibility of a development at Prince Rupert, and these things go together. Under the new program that has been exposed to you by Dr. Camu, the endeavour in future will be to try and avoid a duplication of facilities to serve identical or similar traffic.

Mr. Deachman: Mr. Talbot, there would, then, be bulk-loading facilities at the Fraser River Harbour Commission, which exist now at New Westminster, and which, I suppose, become more effective as the deepening program of the Fraser goes on. The proposed expansion at Roberts Bank, the improvement in facilities in Burrard Inlet and possible additional bulk-terminal facilities at Prince Rupert—this is the foreseeable program now under study for big ocean-going, bulk-loading facilities on the West Coast. Is that so?

Mr. Talbot: I am not familiar with the expenditure that could be taking place in the Fraser River for bulk loading but the over-all study of traffic to the port would cover Prince Rupert versus Roberts Bank versus Burrard Inlet.

Mr. Deachman: When do you anticipate that the studies you have under way would be completed?

Mr. D. E. Taylor (Member of the National Harbours Board): Mr. Deachman, the study which is being conducted under the auspices of the Ministry of Transport does take into account the various facilities enumerated by the Chairman and we have been required to present a basic report to the Minister by March 31.

Mr. Deachman: Are there applicants for space at the proposed development at Roberts Bank: for instance, for the additional 200 acres which are proposed there?

Mr. Taylor: Yes, sir. There are several applicants that have shown considerable interest in the Roberts Bank site.

Mr. Deachman: Will the report of March 31 be the report which determines whether or not those applicants are in a position to go ahead or let me put it this way, whether the National Harbours Board is prepared to seriously consider these applications?

Mr. Taylor: My view on that would be that it would have a very serious bearing on it. Of course, it will depend on the Minister's view about the various sites mentioned by the Chairman.

Mr. Deachman: I would like to put a question to Mr. Camu or perhaps to Mr. Talbot concerning their views regarding the prospects for bulk loading on the West Coast. When I ask about the prospects, we recognize that the West Coast situation is changing, with some very giant vessels coming to the West coast as a result of the Roberts Bank development; and we recognize that the

[Interpretation]

nous disant que les emplacements supplémentaires que l'on envisage de construire à Roberts Bank feraient double emploi.

Sur la demande du Conseil de la recherche de Colombie-Britannique, nous avons entrepris une étude à ce sujet afin d'avoir toutes les précisions sur l'affaire et de connaître les possibilités des emplacements à Burrard Inlet. En même temps, nous étudions les ressources dans le Nord et nous envisageons la possibilité de créer de nouvelles installations à Prince Rupert. Ces deux études vont de pair. Dans le cadre du nouveau programme dont vous a parlé M. Camu, nous tenterons à l'avenir d'éviter les installations faisant double emploi.

M. Deachman: Les installations de chargement en vrac à la Commission des ports de la rivière Fraser, qui existent maintenant à New Westminster, vont prendre de l'importance grâce au programme d'approfondissement de la rivière. Vous envisagez d'étendre les installations de Roberts Bank, d'améliorer celles de Burrard Inlet et de compléter le terminus de Prince Rupert; tout cela fait partie du programme que vous étudiez en ce moment visant à mettre sur pied sur la côte ouest des installations de chargement en vrac, n'est-ce pas?

M. Talbot: Je ne sais pas très bien les frais qu'entraînerait la construction d'installations de chargement en vrac sur la rivière Fraser mais l'étude d'ensemble du trafic dans les ports porterait sur Prince Rupert contre Roberts Bank, contre Burrard Inlet.

M. Deachman: Quand pensez-vous que les études en cours seront terminées?

M. D. E. Taylor (membre du Conseil des ports nationaux): Monsieur Deachman, cette étude a été entreprise sous l'égide du ministère des Transports; nous tenons compte des diverses installations énumérées par le président et on nous a demandé de soumettre un rapport de base au ministre avant le 31 mars.

M. Deachman: Vous envisagez de créer à Roberts Bank de nouveaux emplacements couvrant 200 acres; avez-vous reçu des demandes à ce sujet?

M. Taylor: Oui, monsieur. Plusieurs personnes se sont montrées intéressées.

M. Deachman: Le rapport qui doit être soumis le 31 mars permettra-t-il de déterminer si ces personnes seront satisfaites ou en d'autres termes, si le Conseil des ports nationaux est prêt à répondre à ces demandes?

M. Taylor: Ce rapport aura certainement beaucoup d'importance. Évidemment, tout dépendra de la décision que prendra le ministre à propos des emplacements mentionnés par le président.

M. Deachman: Je voudrais poser une question à M. Camu ou peut-être à M. Talbot et leur demander leur opinion sur les installations de chargement en vrac que l'on envisage de créer sur la Côte ouest. Nous savons que la situation change sur la Côte ouest, que des navires gérants y vont depuis que les installations ont été améliorées à Roberts Bank et nous savons également que le port

[Texte]

port of Vancouver is changing because the depth of water through the First Narrows has changed, and we recognize that an increasing amount of bulk commodities is going out of the West Coast.

• 1600

In your opinion, looking at the surveys that you know about and the situation you see developing, are we in danger of overbuilding facilities on the West Coast and are we in danger of injuring some of the existing bulk terminals by overbuilding, or is the growth of business going to take care of it and are we still in an expanding period?

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: Yes. I would like to answer this question by saying that the way you have expressed your question is exactly the most important worry we have. It is exactly that. You are right. Are we going to end up in 1972 with more facilities than we need for the traffic that is anticipated, or are we going to have enough facilities in our planning for that? This is exactly the question we asked these consultants and we would like to have an answer as soon as possible. From what we can gather from all the statistical data and the evidence that has already been accumulated through our own NHB sources, consultants, and so forth—even from some of the reports of the British Columbia Research Council, and others—it looks as if there is a tremendous potential for exports of mainly raw materials, such as coal, lumber, sulphur and perhaps potash in the future. Everybody is asking us to build all kinds of facilities. There are limits. We cannot go overboard and have a superport every 50 miles, so we have to come up with a study dealing with location problems, dealing with potential traffic, dealing with markets and dealing with the hinterlands as well. This is why we feel that study is so important in order not to overbuild.

Mr. Deachman: Will that study be made public, Dr. Camu?

Dr. Camu: I do not know at this moment. It really depends on how it will be presented. My reaction has always been that all these studies should be made public. In the past I have done this as soon as they were available.

Mr. Deachman: I am very glad to hear you say that because members of Parliament from the West Coast will be very, very interested in the results of that study and in its implications with respect to traffic and construction on the West Coast.

If I may take one more second, Mr. Chairman, I want to turn for one moment to another problem which is very current and is creating a good deal of interest on the West Coast. I am referring to the situation in regard to the current movement of grain vessels. Mr. Talbot, what is the story on this as of today?

Mr. Talbot: I believe there could be a continuation of the problems that have existed in the past. The grain in storage at the elevators could be a type of grain that is not being called for by that particular vessel. The last

[Interprétation]

de Vancouver change parce que la profondeur de l'eau n'est plus la même dans les premiers étrangements; en outre, nous n'ignorons pas que les denrées en vrac exportées à partir de la Côte ouest sont de plus en plus nombreuses.

A votre avis, et vous fondant sur les relevés que vous connaissez et sur la situation qui se déroule devant vos yeux, y a-t-il danger que nous construisions trop d'installations sur la côte ouest, et que nous causions préjudice aux terminus de marchandises en vrac qui existent actuellement? Croyez-vous que le volume d'affaires pourra équilibrer cet état de choses et sommes-nous toujours en période d'expansion?

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Oui. J'aimerais répondre à cette question en disant que la façon dont vous l'avez posée décrit très bien notre inquiétude primordiale. C'est tout à fait cela. Et vous avez raison. Allons-nous nous retrouver en 1972 avec plus d'installations que nous avons besoin pour le trafic prévu, ou aurons-nous suffisamment d'installations dans nos prévisions pour ce trafic? C'est là la question que nous posons à nos experts-conseils et nous aimerions obtenir une réponse dès que possible. D'après les données statistiques que nous avons et les preuves qui nous ont été fournies par le Conseil des ports nationaux, les experts-conseils et d'autres sources, de même que certains rapports du Conseil des recherches de la Colombie-Britannique et d'autres, il semble qu'il y ait de grandes possibilités d'exportation de matériaux bruts, principalement, comme le charbon, le bois d'œuvre, le soufre et peut-être le potasse, pour l'avenir. Chacun nous demande de construire toutes sortes d'installations. Mais il y a des limites. Nous ne pouvons exagérer et avoir un port important à tous les 50 milles, nous devons donc fournir une étude traitant des problèmes de location, du potentiel de trafic, des marchés et de l'arrière-pays également. C'est pourquoi nous croyons que cette étude est très importante afin de ne pas trop construire.

M. Deachman: Cette étude sera-t-elle publiée, monsieur Camu?

M. Camu: Je ne sais pas pour l'instant. Cela dépend de sa présentation. A mon avis, toutes ces études devraient être publiées. Dans le passé, je les ai publiées dès que je les avais en main.

M. Deachman: Je suis heureux de vous l'entendre dire, étant donné que les députés de la côte ouest seront très intéressés aux résultats de cette étude et à ses effets concernant le trafic et la construction sur la côte ouest.

Puis-je poursuivre encore un peu, monsieur le président, je veux discuter d'un autre problème d'actualité qui provoque beaucoup d'intérêt sur la côte ouest. Je veux parler de la situation qui a trait au déplacement des navires de grain présentement. Monsieur Talbot, que s'est-il passé à ce sujet jusqu'à maintenant?

M. Talbot: Je pense que les problèmes passés se prolongeront encore dans l'avenir. Le grain emmagasiné dans les éleveurs, pourrait bien ne pas être le type de grain demandé par un navire donné. Le dernier rapport

[Text]

report we received was that the grain was flowing normally and there was not such a line-up of vessels for grain at the elevators.

Mr. Deachman: How many vessels are waiting in Vancouver now?

Mr. Talbot: I could not give you the figure. The last figure I saw was seven.

Mr. Deachman: Seven. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Talbot, you are Vice-Chairman of the Board but at the present time there is no chairman. Am I correct?

Mr. Talbot: That is correct, sir.

Mr. McCleave: And Mr. Bryson has replaced Mr. Lloyd. Am I also correct in that?

Mr. Talbot: Yes, sir.

Mr. McCleave: Are these interim or temporary appointments pending the changes that I guess are going to be brought about on the Board? Perhaps I asked Dr. Camu that question.

Dr. Camu: Yes. I would like to answer that question. Under the National Harbours Board Act these appointments cannot be of a temporary nature, they have to be on a permanent basis, but it is obvious that when we made these appointments we had in mind that before long we would have to introduce a new ports policy, as indicated by the Minister, so we were very happy to ask the executive director of the Board at that time, Mr. Bryson, to become a member.

Mr. McCleave: Mr. Lloyd's work continues on. I know how interested he has been with regard to financial arrangements for port administration. I gather this is carried on within some division of the Department of Transport. Am I correct in that?

● 1605

Dr. Camu: No, Mr. Lloyd is really right now at this moment employed as, let us say, special counsel or special adviser to the Board on those matters, but he reports to the NHB as such—to the Board, not to the Ministry of Transport.

I must say, though, that after the tour of the Minister last summer, when he outlined this new port policy, he outlined that, of course, as a suggestion to be criticized and commented upon in Montreal and Vancouver. After this was all over, and after September 15, 1970, we received about 40 briefs from various groups all over the country and more than 150 letters of two or three pages, and suggestions coming from all over. A task force was constituted and Mr. Lloyd was one of the two representatives from the Board who were on that with me. We worked throughout the fall on that new proposal that the Minister said a few words about the other day.

[Interpretation]

que nous avons reçu laissait entendre que le grain s'écoulait normalement et que les bateaux ne faisaient pas la queue pour attendre ce grain aux éleveurs.

M. Deachman: Combien de navires attendent actuellement à Vancouver?

M. Talbot: Je ne pourrais vous donner de chiffres exacts; mais dans le dernier rapport on parlait de sept navires.

M. Deachman: Sept. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur Talbot, vous êtes le vice-président du Conseil. Il n'y a pas de président, est-ce bien cela?

M. Talbot: C'est cela, monsieur.

M. McCleave: Et M. Bryson a remplacé M. Lloyd, n'est-ce pas?

M. Talbot: Oui, monsieur.

M. McCleave: S'agit-il de nominations intérimaires ou temporaires, en attendant les changements qui, je crois, doivent avoir lieu bientôt dans le Conseil? Je devrais peut-être adresser cette question à M. Camu.

M. Camu: Oui. J'aimerais répondre à cette question. En vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, ces nominations ne peuvent être temporaires, elles sont permanentes, il est évident que lorsqu'elles ont été faites, nous savions qu'avant longtemps il y aurait une nouvelle politique pour les ports nationaux, comme l'avait indiqué le ministre, et nous avons été très heureux à ce moment-là, de demander au directeur exécutif du Conseil, M. Bryson, de devenir membre.

M. McCleave: Le travail de M. Lloyd se poursuit donc. Je sais combien il s'intéresse aux dispositions financières concernant l'administration des ports. Je crois que ce travail se poursuit dans une division du ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. Camu: Non, monsieur Lloyd est actuellement embauché en qualité de conseiller spécial auprès du Conseil pour ces questions, mais il doit faire rapport au conseil des ports nationaux, et non pas au ministère du Transport.

Je dois dire, cependant, qu'après la tournée du ministre l'été dernier, et qu'il a tracé les grandes lignes de cette nouvelle politique des ports nationaux, il l'a fait comme suggestion et il s'attendait à ce qu'elle soit critiquée et commentée à Vancouver et à Montréal. Par la suite, après le 15 septembre 1970, nous avons reçu environ quarante mémoires de divers groupes à travers le pays et plus de cent cinquante lettres de deux ou trois pages de même que des suggestions qui nous venaient de partout. Nous avons créé un groupe d'étude et monsieur Lloyd était l'un des deux représentants du Conseil qui en faisaient partie, de même que moi-même. Nous avons travaillé tout l'automne sur cette nouvelle proposition que le ministre a décrite en quelques mots l'autre jour.

[Texte]

Mr. McCleave: Mr. Chairman, Mr. Lloyd is a personal friend and political foe of mine. May I offer the hope, without asking anybody to embarrass themselves by answering, that he will be the new and next port manager in Halifax.

To return to the nitty gritty, could I ask Mr. Talbot or one of the two other Board members, if any studies have been carried out by the National Harbours Board of the effect of containerization on the traditional labour force? Because, while the amount of cargo that is handled has gone up actually, it has meant less by way of handling general cargo for our working force, at least on the Halifax longshore, and I would suppose in others as well where they have containerization. Since these people are really the victims of technology and technological change, I wondered if anything is being done to look at their plight.

Mr. Talbot: There has been a pilot project carried out at the port of Quebec under the auspices of the Department of Manpower. The synthesis with port authorities in Europe is that the advent of the container will not create such an attrition in the labour force, that new types of work or new types of labour activities will be created.

Whilst it may not require such an intense type of labour activity to unload ships, on the other hand new skills will have to be provided to operate cranes, operate complicated machinery, and it will require a retraining program. Also, if the container is to move as efficiently as it should, the question of shifts, the question of hours of work, will have to change. In Europe, I believe at the Port of Antwerp, they work now on a three-shift basis.

Labour will have to be retrained, labour will have to be reconciled to the new trend. I could not personally anticipate such an attrition as the one that could be envisaged in the port of Halifax, for instance. If the docks operation and if the Halterm operation at Halifax should come into full efficiency, this should not create such an attrition in the labour force as the one that there appears to be a fear of at this time.

● 1610

Mr. McCleave: The fact is Mr. Chairman, if I may say to Mr. Talbot, those people have gone through their worst winter and also the port has had its busiest winter. So you have that very real contradiction. I take it, then, that there are no plans to do another Devco early-retirement type of thing in their case?

Mr. Talbot: We have a pilot program on the way at the port of Montreal with the Department of Labour, for example, in an attempt to try and resolve some of the problems that exist at the port—a closer relationship between the Department of Labour and the National Harbours Board and also the Department of Transport in engaging in a closer study internally of what side effects the improvements in technology may have on labour.

Mr. McCleave: When do you expect the results of this study or pilot project will be completed?

Mr. Talbot: Mr. McCleave, this will have to be a continuous program.

[Interprétation]

M. McCleave: Monsieur le président, monsieur Lloyd est mon ami personnel et mon adversaire politique. Puis-je espérer, sans que personne ne se sente obligé à répondre, qu'il sera le nouveau et le prochain gérant du port d'Halifax.

Pour en revenir à nos moutons, puis-je demander à monsieur Talbot ou à un des autres ou à un des deux autres membres du Conseil présents, si le conseil des ports nationaux a fait des études concernant l'effet de la containerisation sur la population active traditionnelle. Parce que, même si la manutention des marchandises a été plus élevée, le point de vue travail pour la Main d'œuvre, elle a été moindre, du moins dans le port de Halifax. Je suppose que c'est la même chose dans les autres ports où il y a containerisation. Étant donné que ces gens sont les victimes du progrès et de la technologie, je me demande si on s'occupe d'eux?

M. Talbot: Le ministère de la Main-d'œuvre a mis sur pied une entreprise pilote au port de Québec. D'après les autorités portuaires en Europe, la venue des containers ne créera pas les mêmes ennuis pour la population active que ne l'ont fait les nouveaux modes de travail ou les nouvelles activités de travail.

Même si les déchargements des navires n'exigent pas une telle intensité des travailleurs, par ailleurs il faudra de nouvelles compétences pour le fonctionnement des grues, les machines compliquées. Un programme de recyclage sera donc nécessaire. Par ailleurs, si le container doit se déplacer de façon efficace, la question des équipes de travail, des heures de travail se posera. En Europe, je crois que c'est au port d'Anvers, on travaille à trois équipes par jour.

Il faudra recycler la main-d'œuvre, et les travailleurs devront s'adapter à ce changement. Je ne crois pas personnellement qu'il y aie de difficulté au port d'Halifax par exemple si les opérations de docks et d'Halterm à Halifax travaillent à plein rendement. Ces problèmes que nous anticipons présentement, ne devraient pas se poser pour la population active.

M. McCleave: Ce qui arrive, monsieur le président, et je dois dire à M. Talbot que ces personnes viennent de passer le plus terrible hiver et que le port n'a jamais été aussi occupé. Vous avez donc là une contradiction. Je crois donc, qu'il n'y a pas de possibilité de retraites anticipées du genre Devco dans ce cas-ci?

M. Talbot: Nous avons mis sur pied dans le port de Montréal, de concert avec le ministère du Travail, un programme pilote afin de tenter de régler certains problèmes qui existent dans ce port, afin d'établir également des rapports plus étroits entre le ministère du Travail et le Conseil des ports nationaux. Par ailleurs, le ministère du Transport entreprend une étude des effets secondaires que les progrès de la technologie peuvent avoir sur la main-d'œuvre.

M. McCleave: Quand pensez-vous obtenir les résultats de cette étude ou de ce programme pilote?

M. Talbot: Monsieur McCleave, c'est là un programme permanent.

[Text]

Mr. McCleave: It would be fine if I thought that it was going to aim towards specific objectives. I do not want to see people starve to death around me, that is all, while something continuous is going on. Can you not hold out any more hope than that, Mr. Talbot?

Mr. Talbot: The conditions of the long-shoremen have undergone tremendous change. If you look at the container terminals such as the Furness Withy terminals, for example, in Montreal, these people are guaranteed full employment for the fifty-two weeks of the year. They have the same amenities, the same benefits, that people in industry have. They are no longer considered as the last class of society that have jobs at random, or are a surplus in the labour market. It is taking the shape of the industrialized complex more so than a man who is looking for work, period.

Mr. McCleave: Could I turn to a specific matter? Mr. Talbot has mentioned the \$2.4 million to provide space for unloading motor vehicles in Saint John, and I presume this is because some long-term contract has been worked out with Volkswagen. In Halifax the other day, a Japanese ship unloaded 500 vehicles and there was some feeling that the amount of space these vehicles were put in was a little bit too cramped. I wondered what the plan was to provide open spaces back of the containerized facilities?

Mr. Talbot: I am not quite sure, Mr. McCleave. Maybe the space back of the Pier C container terminal is not fully completed at this stage. It has been estimated that roughly 25 or 40 acres of that space would be required for the containers in a full-scale operation and the backup space at Pier C could be used for the storage of vehicles.

Mr. McCleave: So this was perhaps just the fact that they were unloaded too quickly and not reassembled quickly enough? That is your answer, is it?

Mr. Talbot: It could be that, yes.

Mr. McCleave: Fine, thank you.

Le président: Monsieur Guay (Lévis).

M. Guay (Lévis): M. Talbot ou M. Camu, mais je pense que M. Talbot va pouvoir répondre à mes questions. J'en aurais plusieurs, mais je vais essayer de me limiter.

Monsieur Talbot, comment concevez-vous l'expansion éventuelle du port de Québec qui est en pleine expansion d'ailleurs?

M. Talbot: Il y a eu des progrès importants, monsieur Guay, par exemple, la venue de la raffinerie de *Golden Eagle* qui est, je crois, située dans votre comté. Cette raffinerie devrait créer un trafic considérable dans le port de Québec, aussi au terminus qui est loué au Canadien Pacifique...

Vous aurez un mouvement important de containers dans l'ordre d'à peu près 800,000 tonnes de marchandises en container et aussi l'expansion, le développement des battures de Beauport. Généralement, à la suite du rapport Dancause qui a été publié il y a quelques années, le développement futur du port se dirigera vers les battures de Beauport.

[Interpretation]

M. McCleave: Je serais d'accord si ce programme avait des buts précis. Je ne veux pas voir des gens mourir de faim autour de moi, c'est tout, alors qu'un programme permanent se poursuit. Ne pouvez-vous pas nous donner plus d'espoir, monsieur Talbot?

M. Talbot: Il y a eu de grands changements dans les conditions des débardeurs. Si vous regardez les terminus de container comme celui de Furness Withy, par exemple, à Montréal, les gens qui y travaillent ont un emploi garanti pendant 52 semaines de l'année. Ils jouissent des mêmes commodités de la vie, de mêmes avantages sociaux que les travailleurs dans l'industrie. Ils ne sont plus considérés comme faisant partie du dernier échelon de la société, héritant de travaux au hasard, ou d'un surplus sur le marché du travail. Il s'agit maintenant d'un complexe industrialisé.

M. McCleave: Puis-je parler d'une question précise? M. Talbot a mentionné un montant de \$2.4 millions qui a été dépensé pour l'emplacement qui le chargement des véhicules-moteurs à Saint-Jean, et je suppose que cette situation découle de contrats à long terme avec Volkswagen. A Halifax, l'autre jour, un navire japonais a déchargé 500 véhicules et nous avions l'impression que l'emplacement était un peu trop restreint. Je me demande quels sont les plans prévus pour des emplacements devant servir à la containerisation?

M. Talbot: Je ne sais pas très bien, monsieur McCleave. Il se peut l'emplacement à l'arrière du terminus pour container sur le quai C ne serait pas tout à fait terminé présentement. On a prévu qu'environ 25 ou 40 acres de terrain seraient nécessaires à une opération d'envergure de container et l'emplacement à l'arrière du quai C pourrait être utilisé pour le déchargement des véhicules.

M. McCleave: Il se peut donc que les véhicules aient été déchargés trop rapidement et qu'ils n'aient pas été rassemblés suffisamment vite? C'est là votre réponse n'est-ce pas?

M. Talbot: Ce pourrait l'être, oui.

M. McCleave: Très bien, je vous remercie.

The Chairman: Mr. Guay (Lévis).

Mr. Guay (Lévis): I am addressing my question either to Mr. Talbot or Mr. Camu but I think Mr. Talbot will be able to answer. I have several questions, but I will ask only a few.

Mr. Talbot, how do you see the possible expansion of Quebec harbour which is really expanding right now?

Mr. Talbot: There have been some very substantial progress, Mr. Guay, for example the coming of the *Golden Eagle* refinery which is situated, I believe, in your county. This refinery could cause a greater traffic in the Quebec harbour, and at the terminal which has been leased from the Canadian Pacific...

You will have a very important container movement, up to 800,000 tons of merchandise in containers and, also the expansion development of Beauport reefs. Generally, and following the Dancause report which has been published a few years ago, the future progress of the harbour will take place near the Beauport reefs.

[Texte]

M. Labbé: Donc, il n'y a aucune possibilité pour que le Conseil des ports nationaux regarde un peu vers la rive sud parce que je crois comprendre... toutes les communications ou toutes les lettres que nous avons échangées avec le Conseil des ports nationaux à partir de Saint-Nicolas jusqu'à Saint-Michel, je pense, le territoire appartient exclusivement au Conseil des ports nationaux.

M. Talbot: Je crois que c'est l'intention des dirigeants de la compagnie *Golden Eagle* d'attirer des industries connexes à la raffinerie en construction. Par contre, construire des installations, disons à Saint-Romuald pour le transport par cargo pose toujours un grand point d'interrogation. Ce point d'interrogation a augmenté vu que certaines denrées qui auraient pu passer par la rive sud, sont actuellement dirigées par containers aujourd'hui. Le Canadien-Pacifique, par exemple, peut prendre l'amiante, le mettre en container, l'expédier à Québec par le *Québec Central* et l'acheminer directement vers l'Europe par son terminus à Québec.

M. Guay (Lévis): Monsieur Talbot, tout récemment, je suis allé à Thetford. Il y avait des élections complémentaires et j'ai rencontré énormément de gens dans cette circonscription ainsi que des dirigeants. On me semble intéressé. J'ai un journal d'aujourd'hui dans lequel la Chambre de commerce de Saint-Romuald demande encore le quai en eau profonde. Depuis que je suis, regardez le dossier que j'ai échangé avec le Conseil des ports nationaux, et le ministre des transports, mais cela n'a jamais rien donné. Je me demande quand même la question qui est un peu bête mais à laquelle je crois, pourquoi le Conseil des ports nationaux est-il allé investir de l'argent à Gros-Cacouna en disant et ce sont les réponses que j'ai reçues du Conseil des ports: «Nous y avons établi un quai en eau profonde pour attirer l'industrie. A Saint-Romuald, on répond qu'on en construira un si on en prouve la rentabilité. J'ai même une réponse en ce sens signée par monsieur St-Jean. On nous dit qu'on ne croit pas que le quai en eau profonde à St-Romuald soit rentable, mais si nous pensons que l'entreprise privée est intéressée à louer un quai par un bail à long terme, le Conseil est consentant à construire un quai et le reste. J'interprète, en fait, mais je pourrais vous le montrer tout à l'heure, M. St-Jean. Je ne trouve pas l'argument bien solide. Vous dites que ce n'est pas rentable, mais si l'entreprise privée veut s'y embarquer, on le louera avec un bail à long terme. Est-ce que la politique change d'après les régions ou quoi?

M. Talbot: Je dois vous dire, monsieur Guay que le Conseil des ports nationaux n'a aucun pouvoir sur Gros-Cacouna. Par contre si la Chambre de commerce a de nouveaux chiffres ou encore une autre présentation valable, il nous fera plaisir de l'étudier.

M. Guay (Lévis): C'est la question que je vous pose monsieur Talbot, justement. En fait, on recommence toute la publicité et vous le savez sans aucun doute. Je représente le Gouvernement fédéral dans ma circonscription et si je semble l'attaquer ici, je suis aussi obligé de le défendre parfois. Il reste quand même qu'on va recommencer une énorme campagne publicitaire, quotidienne, pendant presque un an, et je pense que M. Saint-Jean et d'autres membres du Conseil des ports nationaux à l'époque le savent. Et on attaquait toujours le Conseil des ports nationaux. La campagne n'a peut-être pas été

[Interprétation]

Mr. Labbé: Consequently, there is no possibility for the National Harbours Board, to look somewhat on the South Shore, I am led to believe... and all the communications and letters that we have exchanged with the National Harbours Board from Saint Nicholas down to Saint Michel, are in this territory belonging exclusively to the National Harbours Board.

Mr. Talbot: I think that the initiative of the *Golden Eagle* company intends to attract industries similar to the refinery now under construction. On the other hand, the construction of facilities at Saint Romuald for the cargo transport, is always questionable. More so in view of the commodities which could have been transported by the South Shore and which are today transported by containers. The Canadian Pacific, for example, can take asbestos and put it in container, ship it to Quebec by the *Quebec Central* and dispatch it directly to Europe through its Quebec terminal.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Talbot, recently I went to Thetford, where there was some complementary election and I have met quite a few people and also some executives. They all seemed interested. I have a newspaper today in which the Saint Romuald Chamber of Commerce is asking again the deep water pier. Since I am here, and you can look at the documentation that I have exchanged with the National Harbours Board and the Minister of Transport, nothing has been done. I am asking again this question which is a bit silly but why did the National Harbours Board have invested money at Gros-Cacouna explaining, and those are the answers that I have received from the National Harbours Board: "We have constructed a pier, a deep-water pier to attract industry." For Saint Romuald, they say that they will construct it if it can be proven that there is a profit to be made. I even have an answer to that effect signed by Mr. St-Jean. It says that they did not believe that the deep-water pier at Saint Romuald would be profitable, but that it would think that the private business is interested in leasing a pier under a long-term lease, the board is willing to construct a pier, etc. I am interpreting, in fact, but I could show you the letter Mr. St-Jean. I do not think this argument is very strong. You say that it is not profitable. But if the private business wish to go ahead, they could sign a long-term lease. Does the policy change with the regions?

Mr. Talbot: I must say, Mr. Guay, that the National Harbours Board have no jurisdiction in Gros-Cacouna. On the other hand, the Chamber of Commerce has new, and other valued presentations and we will be happy to consider it.

Mr. Guay (Lévis): It is just what I am asking you to give Mr. Talbot. In fact, all the publicity is done over again and you undoubtedly know it. I am a representative of the federal government in my constituency and if it seems that I am backing it here, I also have to defend it sometimes. Anyway we will have to stop again an enormous publicity campaign, every day for almost a year, and I think Mr. Saint-Jean and other members of the National Harbours Board who were there then, know it. The National Harbours Board was always under attack. Perhaps the campaign was not positive enough,

[Text]

assez positive, mais je me demande si ça vaut la peine qu'on ressuscite le projet et si on peut se battre pour quelque chose. C'est la question que je vous pose, monsieur Talbot.

M. Talbot: Il nous fera plaisir, monsieur Guay, de vous aider à étudier le problème à nouveau.

M. Guay (Lévis): L'étudier pour nous donner les mêmes réponses ou bien...

M. Talbot: Bien si...

M. Guay (Lévis): Parce que vous-même vous l'avez dit...

M. Talbot: La situation s'est améliorée.

M. Guay (Lévis): Vous-même tout à l'heure avez dit que le port de Québec va prendre énormément d'expansion à cause de *Golden Eagle*, qui est quand même dans le comté de Lévis, à St-Romuald, St-David.

M. Camu: Pourrais-je faire un commentaire?

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Je voudrais faire une autre remarque au sujet de l'avenir du port de Québec. Je crois que le port de Québec est voué à un avenir extrêmement intéressant. Il y a une raison à cela et il vaut la peine qu'on s'y arrête: c'est le concept de ce qu'on appelle l'avant-port. Pendant très longtemps, vous le savez, le trafic remontait toujours le St-Laurent. Au cours de décennies et même des siècles, à mesure qu'on draguait le fleuve, on remontait jusqu'à Montréal. Ensuite on a procédé à la canalisation du St-Laurent et on a ouvert les ports des Grands-Lacs à la navigation océanique et ainsi de suite. Depuis à peu près une dizaine d'années, une nouvelle tendance apparaît, celle de la construction navale de navires de plus en plus gros. Alors, il arrive un temps où il est impossible, comme on le disait au cours des années 1950, de donner à l'ensemble de la flotte mondiale l'accès à l'intérieur. Ça devient trop difficile et trop dispendieux.

Alors, on constate une espèce de retour en arrière: à mesure que les gros navires font leur apparition dans les différentes lignes maritimes, on constate que plus ils sont gros, moins ils avancent à l'intérieur du St-Laurent. Alors, je pense que dans ce contexte-là, il sera impossible pour les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, de recevoir les navires de plus de 75,000 à 80,000 tonnes à l'avenir. Pour ceux de 100,000 et plus, le terminus logique, à la fin de l'estuaire, sera le port de Québec. Et je pense qu'il faut planifier en ce sens.

Sur la rive sud à l'intérieur des limites du port, il y a trois développements qui, à un moment ou l'autre ont vraiment aidé le développement portuaire: le premier a été le quai de Lévis, à côté de la traverse; le deuxième a été le grand développement des chantiers maritimes à Lauzon. Et puis pendant longtemps, rien. Subitement, une grande raffinerie de pétrole, offrant la possibilité d'industries secondaires, s'établit un peu plus en amont, près du pont de Québec. Je dirais que c'est le troisième grand développement de la rive sud qui, probablement, va amener une nouvelle injection économique de ce côté-là. M. Talbot a souligné tantôt les avantages de l'autre rive, mais je pense que le tout fait partie du complexe du port de Québec en tant que port métropolitain, port régional.

[Interpretation]

but I wonder if the renewing of that project is warranted and if we can fight for something. That is the question I am asking you, Mr. Talbot.

Mr. Talbot: We will be happy, Mr. Guay, to help you consider the problem anew.

Mr. Guay (Lévis): To consider it and have the same answers given to us or to...

Mr. Talbot: Well, if...

Mr. Guay (Lévis): Because you said it yourself.

Mr. Talbot: The situation has improved.

Mr. Guay (Lévis): Just a moment ago you said that the Port of Quebec will expand enormously because of *Golden Eagle*, which is anyway in the County of Lévis, in St-Romuald, St-David.

Mr. Camu: Could I make a comment?

The Chairman: Mr. Camu.

Mr. Camu: I would like to make a comment on the future of the Port of Quebec. I think that the Port of Quebec will have an extremely interesting future. There is a reason for that and it is worth considering: it is the concept of what we call an outer harbour. For a very long time, as you know, the traffic was always going up the St. Lawrence. For decades and even centuries, as the river was dragged, we could go up to Montreal. Then there was the canalization of the St. Lawrence and the Great Lakes ports were opened to oceanic navigation and so on. Since about ten years ago, there has been a new trend, that is the construction of larger and larger ships. Then there comes a time when it is impossible, as they used to say in the fifties, to give the whole of the world fleet access to the interior waters. It becomes too difficult and too expensive.

Then we see a kind of backing up: as the big ships appear on the different maritime lines, we realize that the bigger they are, the less they can proceed towards the interior part of the St. Lawrence. In those circumstances, I think it will be impossible for the ports of Montreal, Sorel, Trois-Rivières, to receive ships of more than 75,000 to 80,000 tons in the future. For those of 100,000 and more, the logical terminal, at the end of the estuary, will be the Port of Quebec. I think that we have to make plans accordingly.

On the South shore, within the limits of the port, three developments, sometime or other, have really helped the expansion of the port: the first one was the Lévis wharf, besides the ferry; the second one was the large development of the shipyards at Lauzon. Then for a long time, there was nothing. Suddenly, a large oil distillery, offering the possibility of secondary industries, was established a little further upstream, near the bridge of Quebec. I would say that is the third great development on the South Shore which, probably, will bring a new economic expansion in that area. Mr. Talbot earlier emphasized the advantages of the other Shore, but I think that the whole thing is part of the complex of the Port of Quebec as a metropolitan port, a regional port. And I think that its

[Texte]

Et je crois que son avenir, en tant qu'avant-port, est, à mon avis, extrêmement brillant.

M. Guay (Lévis): Je vous remercie, monsieur Camu, ça me rassure énormément. Donc, nous allons continuer, comme je vous dis, non pas en servant au Conseil des ports nationaux, des arguments négatifs, mais en essayant d'être le plus objectifs possible. Je pense que tel que vous le concevez, vous et M. Talbot, il y a des possibilités de réussite.

Si vous me le permettez, monsieur le président, une dernière question. Est-ce que le gouvernement ou le Conseil des Ports nationaux a participé financièrement à la construction, de la jetée du *Golden Eagle*, monsieur Talbot?

M. Talbot: Dans ce cas particulier, nous n'avons que loué les lots de grève; la construction du quai et du brise-lames a été entièrement au compte de *Golden Eagle*.

M. Guay (Lévis): Une question d'ordre technique: à partir de cet exemple, ne serait-il pas possible justement de développer, de préférence au site qui a déjà été mentionné et sur lequel on a déjà travaillé, un quai public en eau profonde dans ce secteur? Cela coûterait peut-être moins cher.

M. Talbot: Il y a des possibilités, monsieur Guay.

M. Duquet: Monsieur Talbot, pour ce qui est du *Golden Eagle* est-ce que vous avez un bail emphytéotique ou de courte durée?

M. Talbot: Ce n'est pas un bail emphytéotique, monsieur Duquet, mais c'est un bail à long terme.

M. Duquet: A long terme.

M. Talbot: Je crois que la durée est de 20 ans et renouvelable après.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Gentlemen of the National Harbours Board, if I was to repeat to you what I hear from people who work in the port of Montreal, people who work in the shipping business in Montreal, the Chairman would probably rule me out of order. "Fuddle duddle" would be a mild expression compared to some of the expressions I hear in the port of Montreal about the situation of the port.

The Chairman: You have put me on the spot before.

Mr. Allmand: Many say that it is the duty of the M.P. to represent what people say in the constituency where he comes from, but I just could not do that because there is real discouragement, there is anger, there is uncertainty as to what is going on in the port of Montreal. It is in a very bad situation, and I want to convey this to the people who are on the National Harbours Board.

The most important thing is the volume of business. There have been reports that, since 1965, thirty-six shipping companies have left Montreal, and that the productivity has gone down considerably. There was a recent example in the month of February when a Russian ship

[Interprétation]

future, as an outer port, is in my opinion extremely brilliant.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Camu, this is a great reassurance for me. We will go on, as I tell you, not by giving the National Harbours Board negative arguments, but by trying to be as objective as possible. I think that in the way you see it, you and Mr. Talbot, there is a possibility of success.

If you will allow me, Mr. Chairman, I have a last question. Did the Government of the National Harbours Board help to finance the construction of the pier for the *Golden Eagle*, Mr. Talbot?

Mr. Talbot: In the particular case, we only rented the shore lots; the construction of the wharf and of the break-water was the entire responsibility of the *Golden Eagle*.

Mr. Guay (Lévis): I have a technical question to ask. From this example, would it not be possible to develop, instead of the site that has already been mentioned and on which some work has been done, a public wharf in deep water in that area? Perhaps it would be cheaper.

Mr. Talbot: There are some possibilities, Mr. Guay.

Mr. Duquet: Mr. Talbot, regarding *Golden Eagle*, do you have an hereditary lease or a short one?

Mr. Talbot: It is not an hereditary lease, Mr. Duquet, but it is a long term lease.

M. Duquet: A long term one.

Mr. Talbot: I believe the time is 20 years with a renewal clause.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Messieurs du Conseil des ports nationaux, si je vous répétais ce que j'ai entendu dire par des gens qui travaillent dans le port de Montréal, des personnes qui s'occupent d'expédition à Montréal, le président me rappellerait sans doute à l'ordre. L'expression «fuddle duddle» serait faible en comparaison de certaines expressions que j'ai entendues dans le port de Montréal au sujet de la situation qui y prévaut.

Le président: Vous m'avez déjà mis dans cette situation auparavant.

M. Allmand: Plusieurs disent qu'il est du devoir d'un député de rapporter ce que les gens disent dans sa circonscription, mais je ne pourrais pas le faire parce qu'il y a là un véritable découragement, il y a de la colère et de l'incertitude au sujet de ce qui se passe dans le port de Montréal. La situation y est très mauvaise et c'est ce que je veux rappeler aux membres du Conseil des ports nationaux.

La chose la plus importante est le volume des affaires. On a rapporté que depuis 1965, 36 sociétés de navigation ont quitté Montréal et que la productivité a diminué considérablement. Nous avons eu un exemple récemment,

[Text]

came to Montreal to load flour. It took 17 days. The same ship went to Halifax a while later, on its next trip, and took seven days, I believe, to load the same amount of flour.

It costs \$3,000 per day extra for each day that the ship has to remain in harbour and, of course, ships do not want to spend that \$3,000 a day each time they go to Montreal.

I want to put it to the officials of the National Harbours Board that the impression that they give of increased productivity or increased tonnage in Montreal gives a false impression of the port of Montreal. It is true that there is increased tonnage in the area of bulk cargo and container cargo but in the area of break-bulk cargo and general cargo there has been an alarming decrease. We have tried to get figures, many people have tried to get figures, on the decrease in general cargo. We have not been able to do it. I would like to put that question to the officials today. I would like to know if they can give me the comparative figures on general cargo, break-bulk cargo, in the port of Montreal for the last five years. I put that question to them first: do they have statistics on break-bulk and general cargo for the port of Montreal?

Mr. Talbot: I am sorry, Mr. Allmand, but I do not have the breakdown of statistics for the port. I would like to recite, for example, the figures for the total grain handled, in bushels, at the port.

Mr. Allmand: Mr. Talbot, that is bulk cargo. We have those. I expected the answer you were going to give me. I really want the break-bulk statistics or the statistics for general cargo. We have tried to get these before but we have not been able to get them. I do not know where we can get them. We have estimates that break-bulk cargo is down 40 per cent in the port of Montreal. I know that wheat and flour is up; I know that container traffic is up but they are not the money makers in port. A port does not make that much money out of bulk cargo or out of container cargo and Montreal has been suffering from the loss of general cargo. Of course, I was going to ask you further questions that relate to this loss of general cargo.

Mr. Talbot: Mr. Allmand, the statistics for the Port of Montreal over the last ten years have been pretty constant.

Mr. Allmand: In what area, Mr. Talbot?

Mr. Talbot: Over all.

Mr. Allmand: Over all.

Mr. Talbot: Yes. The average for the past 10 years has been 22.6 million tons. That went from a low of 20.7 million tons to a high of 25 million tons in 1970. The

[Interpretation]

au mois de février, lorsqu'un navire russe est venu à Montréal pour y charger de la farine. Cela lui a pris 17 jours. Le même navire est allé à Halifax un peu plus tard, lors de son voyage suivant, et cela ne lui a pris que 7 jours, je pense, pour charger la même quantité de farine.

Il en coûte \$3,000 par jour de supplément pour chaque jour où le navire doit rester dans un port, et, bien sûr, les navires ne veulent pas dépenser ces \$3,000 par jour chaque fois qu'ils vont à Montréal.

Je veux faire remarquer aux représentants du Conseil des ports nationaux que l'impression qu'ils veulent donner quant à la productivité accrue ou à un tonnage accru à Montréal, donne une fausse idée du port de Montréal. Il est vrai qu'il y a eu une augmentation du tonnage dans le domaine des cargaisons en vrac et des cargaisons des *containers*, mais dans le cas des cargaisons détail-vrac, et des cargaisons de type général, il y a eu une diminution alarmante. Nous avons essayé d'obtenir des chiffres au sujet de la diminution de la cargaison de type général, mais nous n'avons pas été capables d'en obtenir. J'aimerais poser cette question aux représentants du Conseil aujourd'hui. J'aimerais savoir s'ils peuvent me donner les chiffres comparatifs au sujet des cargaisons de type général, des cargaisons détail-vrac, dans le port de Montréal au cours des 5 dernières années. Je leur pose d'abord cette question: est-ce qu'ils ont des statistiques au sujet des cargaisons détail-vrac et de type général pour le port de Montréal?

M. Talbot: Je regrette, monsieur Allmand, mais je n'ai pas le détail des statistiques pour le port. J'aimerais énumérer, par exemple, les chiffres concernant le total des céréales, en boisseaux, qui sont passées par ce port.

M. Allmand: Monsieur Talbot, il s'agit là de cargaisons en vrac. Nous avons ces chiffres. Je m'attendais à cette réponse que vous me donnez. En réalité, je veux les statistiques au sujet des cargaisons détail-vrac ou celles concernant les cargaisons de type général. Nous avons essayé de les obtenir avant, mais nous n'avons pas réussi. Je ne sais pas où nous pouvons obtenir ces chiffres. Nous avons des évaluations selon lesquelles les cargaisons détail vrac ont diminué de 40 p. 100 dans le port de Montréal. Je sais que le blé et la farine ont monté, je sais aussi que la circulation a augmenté en ce qui concerne les *containers*, mais ce n'est pas ce genre de cargaison qui permet de faire de l'argent dans un port. Un port ne gagne pas autant d'argent au moyen des cargaisons en vrac ou des cargaisons par *containers* et Montréal a subi des pertes dans les cargaisons de type général. Bien sûr, je voulais vous poser d'autres questions en ce qui concerne cette perte de cargaison de type général.

M. Talbot: Monsieur Allmand, les statistiques en ce qui concerne le port de Montréal pour les dix dernières années ont été assez constantes.

M. Allmand: Dans quel domaine, monsieur Talbot?

M. Talbot: Dans tous les domaines.

M. Allmand: Dans tous les domaines.

M. Talbot: Oui. La moyenne pour les dix dernières années a été de 22.6 millions de tonnes. En 1970, le volume est passé de 20.7 millions de tonnes à 25 millions

[Texte]

35-foot channel to Montreal could be an influence. Another influence is the presence of the pipeline to Portland, Maine, and if this oil that is piped from Portland, Maine came by ship, that would represent roughly 40 million tons.

Mr. Allmand: You are talking about bulk cargo again, Mr. Talbot...

Mr. Talbot: Yes, but I will get to the general cargo figure. In 1970 the preliminary figures indicate 4.5 million tons of general cargo; 1969, 4.2 million tons; 1968, 4.5 million tons; 1967, 4.4 million tons; 1966, 4.5 million tons; 1965, 5.2 million tons; 1964, 4.9 million tons and 1963, 4.4 million tons. That goes back to my original statement that the traffic through the port for the past 10 years has been pretty well constant.

Mr. Allmand: Does this general cargo that you just referred to include containerized cargo?

Mr. Talbot: It does include containerized cargo for 1970. I have some figures here for containerized cargo. In 1970 there were 64,625 containers and that totalled 907,000 tons. That generated from 1967, which was 8,183 containers for 76,000 tons, so there is a great improvement in that activity. If this should continue, I would be optimistic for the Port of Montreal in the field of container traffic.

Mr. Allmand: Mr. Talbot, I referred to you one example of a case of productivity in the Port of Montreal. There are other cases. As I say, shipping companies have left. I have here a report dated February 27, 1971 indicating that Volkswagen is thinking of transferring its traffic from Montreal to the new port in Saint John. Datsun is already unloading automobiles on the Coast and a lot of people seem to be concerned about the turn-around time in Montreal which is longer than in other ports, about the rate of productivity, particularly in the break bulk cargo area and in general cargo, and I want to know if people in the National Harbours Board are also concerned about the situation in the Port of Montreal. Are you satisfied that everything is going fine so far as productivity and cargo in the Port of Montreal is concerned?

• 1635

Mr. Talbot: We have a great deal of concern, Mr. Allmand, about the present atmosphere in the port; first, in the way of labour productivity and also in the general static position of the port. These are two concerns. On the other hand, the National Harbours Board as such has refrained from interfering in the field of labour-management relationships. In the major ports of the world this activity is left to the private sector and I would hope, personally, that is where it would remain. It is an activity controlled by the private sector and while the Harbours Board is charged with the administration, management and control of a port, we defer this more to the physical assets and it is not always in the best interest of

[Interprétation]

de tonnes. Le canal de 35 pieds à Montréal a pu être une influence dans ces cas. Un autre facteur est la présence du pipeline de Portland, au Maine, et si ce pétrole qui est envoyé de Portland, Maine, venait par navire, cela représenterait environ 40 millions de tonnes.

M. Allmand: Vous parlez des cargaisons en vrac encore, monsieur Talbot...

M. Talbot: Oui, mais j'en viendrai aux chiffres concernant les cargaisons de type général. En 1970, les premiers chiffres ont indiqué 4.5 millions de tonnes de cargaison générale; en 1969, 4.2 millions de tonnes; en 1968, 4.5 millions de tonnes; en 1967, 4.4 millions de tonnes; en 1966, 4.5 millions de tonnes; en 1965, 5.2 millions de tonnes; en 1964, 4.9 millions de tonnes et en 1963, 4.4 millions de tonnes. Cela nous ramène à ma déclaration originale selon laquelle la circulation dans le port au cours des dix dernières années a été assez constante.

M. Allmand: Est-ce que ces cargaisons de type général auxquelles vous faites allusion comprennent les cargaisons dans lesquelles il y a les containers?

M. Talbot: Cela comprend les cargaisons pour lesquelles on s'est servi de containers en 1970. J'ai ici des chiffres au sujet des cargaisons à containers. En 1970, il y avait 64,625 containers ce qui donnait un total de 907,000 tonnes. Cela avait débuté en 1967, alors qu'il y avait 8,183 containers pour un total de 76,000 tonnes, et il y a donc là une grande amélioration. Si cela continue, je serai plutôt optimiste en ce qui concerne le port de Montréal pour ce qui est de la circulation de containers.

M. Allmand: Monsieur Talbot, je vous ai mentionné un exemple de la productivité dans le port de Montréal. Il y a d'autres cas, et comme je l'ai dit, des compagnies de navigation ont quitté Montréal. J'ai un rapport daté du 27 février 1971, indiquent que Volkswagen pense à se déplacer de Montréal au port de St-Jean. Datsun décharge déjà ses automobiles sur la côte et beaucoup de personnes semblent se préoccuper du temps de chargement et déchargement à Montréal, qui est plus long que dans les autres ports. Ils se préoccupent aussi du taux de productivité, surtout en ce qui concerne les cargaisons détail vrac et les cargaisons de type général, et je veux savoir si les membres du Conseil des ports nationaux se préoccupent aussi de cette situation dans le port de Montréal. Croyez-vous que tout va bien en ce qui concerne la productivité et les cargaisons dans le port de Montréal?

M. Talbot: Nous nous inquiétons beaucoup, monsieur Allmand, au sujet de la situation actuelle dans le port, tout d'abord en ce qui a trait à la productivité de la main-d'œuvre, et ensuite au sujet de la position statique générale; ce sont là deux domaines qui nous préoccupent. D'autre part, le Conseil des ports ont décidé de ne pas se mêler des relations ouvrières. Dans les principaux ports du monde, ce domaine relève du secteur privé et j'espère que ce sera toujours ainsi. Cette activité relève du secteur privé et bien que le Conseil des ports soit chargé de l'administration, de la direction et du contrôle des ports, nous nous occupons plutôt des biens immobiliers et il est préférable que nous ne nous mêlions pas des questions de

[Text]

stick your nose into the question of labour-management relations, which we feel is a prerogative of some other sector of the government.

Mr. Allmand: I see. But I think you would admit that if we have problems in the port of Montreal, this would affect or could affect the effectiveness of our transportation system in Canada, for example, the shipment of wheat and other products out through the port of Montreal and through other ports. In this respect, just from a very personal interest, what percentage of revenue does the National Harbours Board derive from the port of Montreal? I understand that over the years it has averaged between 50-75 per cent of your revenue. In other words, the port of Montreal has been the greatest revenue producer for the National Harbours Board by far. Do you have statistics on that total revenue derived from the port of Montreal?

Mr. Talbot: It is the biggest revenue producer.

Mr. Allmand: Do you have the percentages?

Mr. Talbot: On the other hand, it is part of the regulations and part of the Act that you must keep separate accounts and bookkeeping for each one of the ports. For example, out of a total operating revenue in 1970 of \$37.3 million, \$19.6 million was in Montreal, and the operating income was a total of \$16.9 million from all ports and out of that, \$19.3 million was from Montreal.

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Talbot: So you are correct in stating that it is the greatest revenue producer of all the ports.

Mr. Allmand: Of course, related to that on the debit side we have these grain elevators in Montreal which have continually lost money even though they do a good business. Is there any plan to transfer responsibility for the grain elevators to the Wheat Board or the Grain Commissioners?

Mr. Talbot: Last year, Mr. Allmand, there was a very great improvement in the management and the operation of these grain elevators. A preliminary report from the director of the port showed a net surplus, a total income of roughly \$300,000 compared to a loss in 1969 of \$1.8 million and a loss in 1968 of \$3.08 million.

Mr. Allmand: Is that the first time we have had a profit in 10 years?

Mr. Talbot: For the record for the past five years it is the first time that there has been a surplus.

Mr. Allmand: It would seem to me that somebody mentioned 22 years as the first time they had had a profit. That may be so. I have a few specific questions.

The Chairman: I will have to put you on a second round, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: All right. I have 22 questions, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Mr. Trudel.

[Interpretation]

relations ouvrières qui, à notre avis, sont la responsabilité d'autres secteurs du gouvernement.

M. Allmand: Je vois. Je crois cependant que vous admettez que si nous avons des problèmes dans le port de Montréal, cela pourrait influencer sur l'efficacité de notre système de transport au Canada, par exemple, l'expédition d'autres produits par voie du port de Montréal et d'autres ports. A ce sujet, pour ma propre gouverne, quel pourcentage des revenus du Conseil des ports nationaux provient-il du port de Montréal? Si je comprends bien, au cours des années, ce port a été la source, en moyenne, de 50 à 75 p. 100 de vos recettes. En d'autres termes, le port de Montréal a été de loin la principale source de revenus du Conseil des ports nationaux. Avez-vous des chiffres au sujet des recettes totales qui proviennent du port de Montréal?

M. Talbot: C'est la principale source de revenus.

M. Allmand: Avez-vous des pourcentages?

M. Talbot: D'autre part, les règlements et la Loi nous obligent à tenir des comptes et des livres distincts pour chacun des ports. Par exemple, des revenus d'exploitation totale de \$37.3 millions en 1970, \$19.6 millions provenaient de Montréal, et les recettes d'exploitation de tous les ports s'élevaient à \$16.9 millions et de ce montant, \$19.3 millions provenaient de Montréal.

M. Allmand: Oui.

M. Talbot: Vous avez donc raison lorsque vous dites que le port de Montréal est la plus grande source de revenus.

M. Allmand: Évidemment il y a du côté des débits les élévateurs à grains de Montréal qui ont toujours eu un déficit même s'ils font de bonnes affaires. Projette-t-on de donner la responsabilité des élévateurs à grains à la Commission des blés ou à la Commission des grains?

M. Talbot: L'année dernière, monsieur Allmand, il y a eu une très grande amélioration dans la gestion et l'exploitation de ces élévateurs à grains. Un rapport préliminaire du directeur du port a indiqué un surplus net, un revenu total d'environ \$300,000 comparativement à un déficit de \$1.8 millions en 1969 et un déficit de \$3.8 millions en 1968.

M. Allmand: Est-ce la première fois en dix ans qu'il y a un surplus?

M. Talbot: C'est la première fois en cinq ans qu'il y a un surplus.

M. Allmand: Il me semble que quelqu'un a dit que c'était la première fois en 22 ans qu'il y avait un surplus. Il se peut que cela soit vrai. Je voudrais poser quelques questions particulières.

Le président: Il faudra que vous les posiez au deuxième tour, monsieur Allmand.

M. Allmand: D'accord. J'ai 22 questions, monsieur le président.

Le président: D'accord. Monsieur Trudel.

[Texte]

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Ce matin et cet après-midi, monsieur le président, nous avons entendu les témoins parler d'argumentations fantastiques de tonnage. Je voudrais revenir à la question de rentabilité et demander si les témoins peuvent nous dire si à leur connaissance, il y a un port qui réalise un profit dans le monde.

M. Talbot: Dans le monde?

M. Trudel: Oui. A leur connaissance.

M. Talbot: Je croirais, monsieur, qu'il y a plusieurs ports Américains qui font des profits. La plupart des ports américains n'ont pas, par exemple, à payer des taxes aux municipalités. Dans le cas actuel, j'ai cité un chiffre. Nous payons un montant substantiel d'octrois comme taxes aux municipalités et en 1970 ce montant était de 6.5 millions de dollars. Dans tous les ports américains, vous pouvez émettre des obligations qui sont, excusez si j'utilise l'expression anglaise, qui sont *tax-free* pour les détenteurs.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous me le permettez, je pense que M. Talbot dépasse de beaucoup ma question, je voulais savoir si, à sa connaissance, il existait un port. Il l'a ramenée au contexte nord-américain. Je reviendrai si vous me le permettez, aux taxes tout à l'heure parce que j'ai des questions spécifiques à vous poser...

Le président: Avez-vous spécifié les ports du Canada?

M. Trudel: Non, j'ai demandé s'il connaissait un port qui faisait un profit. Maintenant, il m'a dit qu'il y en avait quelques-uns aux États-Unis. La raison pour laquelle je posais la question c'est qu'il y a, à ma connaissance, un port où on fait vraiment un profit parce qu'on a une politique intégrée de transport. Je crois que c'est Rotterdam, mais les témoins peuvent me corriger. Je vais revenir plutôt au sujet qui nous intéresse présentement. Est-ce que la Commission des ports nationaux, actuellement, ne réalise pas de profits, puisqu'on nous demande de voter autant d'argent qu'il y a de ressources? Donc, il y a au moins 50 p. 100 de perte de revenu car on est obligé par des emprunts ou des subsides de voter autant de ressources que de revenus.

M. Talbot: Le vote qui est demandé est un vote complétant le capital. Si vous faites la comparaison avec un port américain, si le port n'était pas nationalisé, le port local devrait se tourner vers l'émission d'obligations pour assurer la construction de nouvelles installations. Les items qui sont mentionnés dans les trois votes 75, 80 et 85 ne font pas mention des revenus des opérations ou de leurs dépenses. Dans tous les cas, sauf dans un, je crois, les ports se soutiennent à même leurs revenus.

Je ne sais trop si j'ai répondu à votre question, mais...

M. Trudel: Monsieur le président si vous me le permettez, il y a tout de même le fait que les ports peuvent montrer un bilan de profits, mais si on prend en considération les dépenses capitales, à ce moment-là, il y a tout de même 15 millions de dollars qu'on doit aller chercher.

Je vais laisser ce point si vous me permettez, monsieur le président, pour revenir à la question que M. Allmand posait tout à l'heure, au sujet du transport par cargo. J'ai

[Interprétation]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. This morning and this afternoon Dr. Charman the witnesses spoke of some drastic increases in tonnage. I would like to come back to the question of viability and ask the witnesses if they can tell us, to their knowledge, whether there is a port in the world which makes profits.

Mr. Talbot: In the world?

Mr. Trudel: Yes. To their knowledge.

Mr. Talbot: I believe, sir, that there are several American ports which make profits. For example, most of the American ports do not have to pay taxes to the municipalities. In the present case, I quoted some figures. We pay a substantial amount of grants in lieu of taxes to municipalities and, in 1970, this amounted to \$6.5 million. In all American ports, tax free bonds can be issued for the holders.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, with due respect, I think that Mr. Talbot goes way beyond my question; I just wanted to know if, to his knowledge, there was a port which made profits. He reduced this to the North American context. I will come back to the question of taxes later if you will allow me, because I have certain specific questions to ask...

The Chairman: Did you specify ports in Canada?

Mr. Trudel: No, I asked if he knew of a port which made profits. He told me there were some in the United States. I asked this question, because, to my knowledge, there is a port which makes substantial profits because it has an integrated transport policy. I think it is the Port of Rotterdam, but the witnesses might correct me on this. I would like to come back to the subject at hand. Does the National Harbours Board actually make a deficit, since they are asking for votes that are as high as their resources? Therefore, there is at least a 50 per cent loss of revenue, since it is forced by loans or subsidies to vote as much resources as there are revenues?

Mr. Talbot: The vote which is requested to complement the capital. If you compare with an American port, if the port is not nationalized, the local port should be able to turn to bond issues to ensure construction of new facilities. The items which are mentioned in Votes 75, 80 and 85 do not list operating revenues and expenditures. In all cases except one, I believe, the port is self-financing.

I am not sure I answered your question, but...

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if you will allow me, there is nevertheless the fact that the ports can show profits, but if we take into account capital expenses there are \$15 million which have to be loaded.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to come back to the question which Mr. Allmand was asking a while ago about the transportation of cargo. I have here some figures which do not correspond to those

[Text]

des chiffres qui ne correspondent à ceux que les témoins nous ont donnés et qui prouvent le point que M. Allmand soulevait, à l'effet qu'il y a définitivement une perte de puissance en ce qui concerne le cargo mixte et cela depuis quelques années. Ce matin cela paraissait dans un journal anglais de Montréal. Cela touche non seulement la canalisation du Saint-Laurent, mais notre port local. Voici ce qui se produit. Il reste aux armateurs du port de Montréal environ \$1 par tonne sur les containers, et pour le cargo général un montant de \$16. C'est la raison pour laquelle je pose la question. Ce matin on lit dans les journaux et même on donne des chiffres. Il y a eu une réduction de 8 millions, c'est rendu maintenant à 5 millions; vous avez donné 4,500 mille, je crois.

• 1645

M. Talbot: 4,500 mille, oui.

Mr. Trudel: C'est le dernier chiffre que vous avez donné ce matin. Il y a certainement un malentendu: dans le cas du canal Welland, il y avait 7 millions en 1968 et maintenant 5,800 mille. On parle du trafic total. Maintenant, si on cite des chiffres, comme vous avez dit tout à l'heure, pour tous les ports, de 86 millions de tonnes et que nos ports nationaux, y compris celui de Montréal, servent seulement d'endroits pour recevoir ou canaliser les *containers*, les gens et les armateurs sont certainement en perte de puissance financière malgré qu'on fasse état d'un tonnage excessif, autant dans la Voie maritime que dans le port de Montréal. Les gens font face à un problème réel pour ce qui est des gains. Pourrions-nous avoir l'opinion des témoins à ce sujet, monsieur le président?

M. Talbot: Des prévisions, faites aux États-Unis, de même qu'une étude du ministère de l'Industrie et du Commerce indiquent que 60 à 75 p. 100 du cargo général peut être mis en *container*. Alors si les statistiques sont exactes, au port de Montréal, présentement, de 4,500 mille tonnes de cargaison, vous en avez déjà 900,000 en *containers* pour 1970. Et, si tout est normal, vous auriez approximativement de 2,500 mille à 3 millions de tonnes de cargaison générale qui seraient en *containers* d'ici 4 ou 5 ans. Cet acheminement vers le progrès technologique pourrait avoir certaines répercussions sur le nombre d'emplois dans un port.

M. Trudel: Monsieur le président, on a élargi le canal à 800 pieds, de 300 pieds qu'il était, avec un tirant d'eau de 35 pieds pour se rendre au port de Montréal. Les bateaux qui sont en construction présentement, même dans nos chantiers au Québec, ont un tirant d'eau de 42 pieds et on nous en annonce qu'ils en auront davantage. Alors, a-t-on pensé à établir une politique intégrée, parce que même les bateaux qu'on construit présentement dans nos chantiers maritimes ne pourront pas venir à Montréal.

Le président: Je demanderais à M. Camu de répondre à cette question.

M. Camu: Il est exact que le chenal de la Voie maritime, permettant l'arrivée des océaniques jusqu'à Montréal, n'a qu'une profondeur de 35 pieds. La politique a été, au cours des dernières années, d'élargir les courbes et ensuite de faire quelques corrections en général afin d'avoir un chenal plus large dans certains secteurs, mais on ne l'a pas creusé au-delà de 35 pieds; on garantit à

[Interpretation]

that the witnesses gave us and which prove the point which Mr. Allmand raised, to the effect that there is definitely a loss of power in the field of mixed cargo and that this has been going on for a few years. This comes from an article in one of the Montreal English morning papers. It not only affects the St. Lawrence Seaway, but our local port. That is the situation. There remains about one dollar per ton for the shipowners in the Port of Montreal for containers, and an amount of \$16 for general cargo. That is why I am asking the question. That comes from this morning's papers and figures are even given. There was a decrease from 8 million to 5 million; I believe you said 4.5 million.

Mr. Talbot: 4.5 million, yes.

Mr. Trudel: That is the last figure you gave this morning. There is certainly a misunderstanding; in the case of the Welland Canal, there was 7 million in 1968 as compared to 5.8 million now. We are speaking of total traffic. If we quote the figure of 86 million tons for all ports, as you said awhile ago, and if our national harbours, including that of Montreal, serve only for receiving or routing containers, individuals and shipowners are certainly losing some financial power even though we speak of an excessive tonnage, in the Seaway as well as in the Port of Montreal. There is a real problem as concerns revenues. Could the witnesses give us their views on this subject, Mr. Chairman?

Mr. Talbot: Estimates which have been made in the United States, as well as a study by the Department of Trade and Commerce show that 60 per cent to 75 per cent of general cargo can be put into containers. Thus, the statistics are exact, in the Port of Montreal presently, 900,000 tons out of 4.5 million tons of cargo were already in containers in 1970. If all goes well, approximately 2.5 to 3 million tons of general cargo would be in containers in four or five years. This technological progress could have an effect on the number of jobs in a port.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the Canal was widened from 300 feet to 800 feet, and has a depth of 35 feet up to the Port of Montreal. The ships which are being built presently, even in our shipyards in Quebec, have 42 foot water line and we are told that some will have more. Have we thought about the possibility of establishing an integrated policy, because even the ships which we are now building in our shipyards will not be able to go to Montreal.

The Chairman: I would ask Mr. Camu to answer this question.

Mr. Camu: It is true that the Seaway which permits ocean-going vessels to come to Montreal is only 35 feet deep. The policy has been, in the last few years, to widen the bend and to make certain corrections in order that the canal might be wider in certain sections, but the depth was not increased to more than 35 feet; all the year round, a depth of about 35 feet is guaranteed. This

[Texte]

l'année longue une profondeur d'à peu près 35 pieds. Ceci est une politique qui a été adoptée il y a assez longtemps par toute une série de décisions qui ont fait qu'on est passé, de 27 à 30, 32 puis à 35 pieds. Aller au-delà de 35 pieds, cela voudrait dire des dépenses considérables, car vous atteignez alors certaines sections du fleuve qui sont rocheuses et vous en accélérez le débit à un point tel que vous déranger une bonne partie du comportement du bassin hydrographique du fleuve. Je pense qu'avant d'avoir une réponse qui nous permette de passer à une dimension plus profonde au point de vue dragage, nous en avons pour plusieurs années.

Cela veut donc dire qu'il va falloir maintenir une profondeur de 35 pieds à partir des environs de Québec jusqu'à Montréal. Vous avez là par conséquent la même chose que vous avez en amont de Montréal, une profondeur-limite qui devient un facteur physique qui gouverne l'accès au port, le nombre et le type de navires. Il est entendu que Montréal ne peut pas rêver devenir un port pouvant recevoir des superpétroliers ou des superminéraliers, c'est impossible.

Par contre, l'avenir d'un port comme celui-là est difficile si tout le monde ne travaille pas ensemble. Vous avez parfaitement raison de souligner le facteur intégration, non seulement des différents modes de transport mais aussi des différentes activités économiques qui appuient un port. Un port est fait d'une série d'impondérables et c'est souvent dans les toutes petites choses qu'on lui fait le plus de tort et non pas au moyen d'une basse productivité, une mauvaise publicité, de mauvaises relations industrielles parmi le personnel ou par une série de baux et licences qui ne correspondent pas tout à fait aux désirs des clients et ainsi de suite. Il y a une série de facteurs considérables.

Il est malheureux de constater que le port de Montréal, qui avait la réputation, jusqu'aux environs des années 1950, d'être l'un des ports les plus efficaces au monde, l'aït en partie perdue. Pour une part, ceci est dû, il faut l'avouer à des grèves malheureuses, dans plusieurs secteurs, parmi les débardeurs, les camionneurs et même parmi les compagnies ferroviaires et ainsi de suite. Ceci a causé un certain tort au renom du port. Il y a eu d'autres raisons, entre autres, on entretenait un certain doute au début des années 1950 au moment où tout allait bien, quant à son avenir le jour où on ouvrirait la Voie maritime, alors que les autres ports ont continué de progresser. Ensuite il y a eu le fait que bien des marchandises ont été acheminées vers la métropole par d'autres moyens de transport que le bateau.

Mais aujourd'hui, Montréal est encore un très grand carrefour de circulation. Je parlais ce matin du transbordement, c'est très important. Le port a une autre fonction industrielle également importante, mais une grande partie des importations et des exportations des matières premières qui servent à l'industrie montréalaise, arrivent par d'autres moyens de transport que le bateau. Pas de doute là-dessus. Enfin, il y a une fonction commerciale qui a toujours été importante à Montréal.

J'émet ici une opinion un peu personnelle; il est vrai que les cargaisons générales ont diminué dans le port de Montréal. Si vous jouez un peu avec les statistiques, comme M. Allmand l'a fait ou comme je l'ai fait moi-même dans le passé, mais je vais exclure ma remarque, afin de n'accuser personne, il est vrai qu'il y a eu perte

[Interprétation]

has been a rather long-standing policy which was adopted following a series of decisions which had the depth increased from 27 to 30, then to 32 and finally to 35 feet. Going beyond 35 feet would entail considerable expenditures, because there are certain sections of the river which are rocky and also because the current would be increased to such a point that it might influence the behaviour of the river bed. I believe that it will be quite a few years before we are able to dredge to a greater depth.

Therefore, this means that we will have to maintain a depth of 35 feet from near Quebec to Montreal. Thus, we have the same situation as upstream from Montreal, a limited depth which becomes a physical factor governing the access to the port, the number and the type of the ships. Evidently, Montreal cannot dream of becoming a port which can receive super tankers or super ore vessels, that is impossible.

On the other hand, the future of a port of that nature is difficult without the co-operation of all parties concerned. You are right in suggesting the integration factor, not only for the different means of transport but also for different economic activities which support a port. A port is made up of several things which are difficult to measure and it is often the smallest things which can cause the most harm and not necessarily low productivity; it might be bad promotion, bad industrial relations among the staff or a series of leases and licences which do not correspond exactly to the wishes of the customers, and so on. There is a considerable series of factors.

It is unfortunate to note that the port of Montreal, which was considered until the 1950's as one of the most efficient ports in the world, has now lost this reputation. We must admit that this is partly due to unfortunate strikes, in many sectors, among the longshoremen, the truck drivers and even the railway companies and so on. This has caused a great deal of harm to the reputation of the ports. There have been other reasons; among them, there were certain doubts, at the outset of the fifties, when all was going well, concerning its future when the seaway would open, whereas the other ports continued to progress. Then, there was the fact that a lot of commodities have been routed towards Montreal by other means of transportation than shipping.

Nowadays, however, Montreal is still a great traffic centre. I was speaking this morning of trans-shipping, it is very important. The port has another equally important industrial role, but a large portion of the import and exports of raw materials which are used by Montreal industries arrive by alternate means of transportation. There is no doubt about this. Finally, there is a commercial role which has always been important in Montreal.

The opinion I am voicing here is rather personal: It is true that general cargo has decreased in the port of Montreal. If you fool around with the statistics a little bit, as Mr. Allmand has done and as I have done myself in the past, but I will strike my comment in order not to accuse anybody, it is true that there has been a deceleration, because it is not normal that a port such as this maintain a level of 20, 22 or 23 million tons for then years. I said this morning that before the opening of the seaway in 1959, the Port of Montreal was progressing constantly; it went from 12 to 13 million tons after the

[Text]

de vitesse, parce qu'il n'est pas normal qu'un port comme celui-là se maintienne à 20, 22, 23 millions de tonnes pendant dix ans. Je le disais ce matin, avant l'ouverture de la Voie maritime en 1959, le port de Montréal était en progression constante, 12, 13 millions de tonnes après la guerre, 15, 16 millions de tonnes à la fin des années 1940, à peu près 17, 18 millions de tonnes en 1952-1953 et en 1959, 20 millions de tonnes. Depuis, c'est stable.

Alors, c'est là qu'il y a eu quelque chose qui, semble-t-il, a manqué, mais il ne faut pas en chercher la raison dans un secteur seulement, mais dans un ensemble de secteurs; et c'est difficile de refaire la réputation d'un port, c'est très difficile.

Maintenant, il ne faut pas accuser uniquement le secteur du monde ouvrier. Il y a le fait incontestable que la productivité est très basse dans le port de Montréal, c'est sûr. Mais il y a aussi l'autre secteur: celui des armateurs, des compagnies maritimes qui, vous savez, jouent un port contre l'autre, s'ils peuvent obtenir des meilleures concessions ailleurs. En outre, ils suivent l'évolution du transport en général et en fait, se gardent toujours une porte ouverte. Aujourd'hui, beaucoup d'entre elles, même si elles ont quitté le port de Montréal, elles ne l'ont pas quitté définitivement. Elles ont été remplacées par des consortiums de quatre, cinq compagnies alors qu'autrefois, elles opéraient toutes seules.

De toute manière c'est certainement dans l'ensemble des ports nationaux, le plus important des ports au Canada et je puis vous assurer que même si nous n'avons pas toutes les réponses quant à son avenir, il est impensable pour nous de le négliger à l'avenir.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, M. Camu, ainsi que M. Talbot ont certainement soulevé de nouvelles questions. J'en aurais deux concernant le port de Montréal: M. Talbot, dans son exposé financier au début et en réponse à ma première question, a dit que pour tenir lieu de taxes vous versiez certains montants à quelques ports. Vous vous êtes servi de cette donnée pour expliquer certaines de vos dépenses. Votre déclaration laisse entendre que le port de Montréal a un actif de 190 millions, le budget de l'an passé prévoit 2,400 mille dollars de dépenses pour le port de Montréal dans le but de remplacer les taxes municipales.

Maintenant, je voudrais savoir pourquoi on n'a pas versé en totalité le montant qui avait été prévu au budget, on a versé \$1,963,000, c'est un montant considérable. Mais si je fais une projection, qui représente environ 1 p. 100 du montant total de l'actif, si je fais une comparaison avec le port de Halifax, où vous avez un actif de 46 millions, vous avez payé la somme de près d'un million de dollars. Si on se base sur les mêmes calculs, il faudrait doubler la proportion que vous avez versée au port de Montréal. Je me sens d'autant plus appuyé dans ma demande que 50 p. 100 des revenus portuaires dont vous avez parlé proviennent du port de Montréal.

M. Talbot: J'aimerais laisser au secrétaire du Comité une copie d'une liste qui indique le montant qui a été payé à chaque port en subventions pour tenir lieu de taxes. Le chiffre pour 1970, monsieur Trudel, est Halifax \$930,000 et Montréal 3,150 mille dollars.

M. Trudel: Pour trois ans, monsieur Talbot?

[Interpretation]

war, to 15 or 16 million tons by the end of the forties, to approximately 17 or 18 million tons in 1952-53 and, in 1959, to 20 million tons. Since then, there has been a levelling off.

It is in this respect that something seems to have been missing, but we must not search for the causes in one sector only, but in a group of sectors; it is difficult, very difficult, to rebuild the reputation of a port.

We must not put the blame solely on the manpower sector. There is no denying the fact that productivity is very low in the port of Montreal. However, there is also the other sector: that of the ship owners, the shipping companies which, as you know, play one port against another, if they can obtain better conditions elsewhere. Furthermore, they follow the progress of transportation in general, and in fact, always keep an open door for themselves. Nowadays, many of those shipping companies even though they have left the port of Montreal have not left it definitely. They have been replaced by groups of four or five companies whereas before, they operated alone.

It is certainly the most important port in Canada and I can assure you that even if we do not know all the answers as regards its future, it will not be neglected.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Dr. Camu and Mr. Talbot have raised new points. I would like to ask two specific questions regarding the port of Montreal: in his financial statement at the beginning in answer to my first question, Mr. Talbot said that certain amounts were paid to the ports in lieu of taxes. You have used this to explain some of your expenditures. You seem to say that the port of Montreal who has an asset of \$190 million has been granted last year \$2.4 million in lieu of municipal taxes.

Now, I would like to know why the total amount provided for in the estimates has not been paid; an amount of \$1,963,000 has been paid, it is quite substantial. If I make a projection representing about 1 per cent of the total assets, if I make a comparison with the Port of Halifax where the assets amount to \$46 million, you have paid the amount of nearly \$1 million. If we take the same figures, the amount you paid to the Port of Montreal should be double. I feel very firm about this since 50 per cent of the revenues you were speaking about come from the Port of Montreal.

Mr. Talbot: I would like to leave with the Clerk of the Committee a copy of a list showing the amount which has been paid to each port as grants in lieu of taxes. The figure for 1970, Mr. Trudel, is \$930,000 for Halifax and \$3,150,000 for Montreal.

Mr. Trudel: Is that for three years, Mr. Talbot?

[Texte]

M. Talbot: Pardon?

M. Trudel: Pour 1967, 1968, 1969? C'est une accumulation de trois ans que vous me donnez là.

M. Talbot: Malheureusement je n'ai pas ces chiffres avec moi, mais nous pouvons vous les fournir. Je vous donne le chiffre de 1969, \$925,000 à Halifax et 2,400 mille dollars à Montréal.

M. Trudel: C'était dans les prévisions budgétaires, mais quel montant aurait été payé?

M. Talbot: Je ne le sais pas.

M. Trudel: Je vous ai demandé d'abord, pourquoi la différence, je n'ai pas demandé ce que vous devez, parce qu'il y a des arrérages de subventions qui n'ont pas été payés depuis trois ans. Je les ai. Mais je voudrais savoir d'abord pourquoi la différence, pourquoi paie-t-on la moitié moins à Montréal, puis deuxièmement, pourquoi ce retard qui s'explique très mal, et de quel critère vous servez-vous pour déterminer la base des subventions?

M. Talbot:

En vertu de l'arrêté ministériel 1967-556 du 22 mars 1967, le Conseil des ports nationaux s'est vu accorder par le Gouverneur en conseil l'autorité de verser des octrois au lieu de taxes aux municipalités où il exploite des installations portuaires.

Cet arrêté ministériel prévoit que le Conseil doit verser des octrois comme s'il était assujéti à la loi concernant les subventions aux municipalités au même titre que les ministères du Gouvernement fédéral. De plus, le Conseil a conclu une entente avec la Division des octrois aux municipalités, ministère des Finances, par lequel cette Division fait les vérifications sur place à l'aide de son personnel d'experts et établit le calcul des octrois que le Conseil devra verser chaque année aux municipalités concernées.

...il est très difficile de comparer les subventions versées à une municipalité par rapport à une autre et cela tient à certains facteurs que j'énumérerai ci-dessous.

Au départ, l'article 5 de la Loi sur les subventions aux municipalités prévoit qu'une subvention peut être accordée par l'application du taux de l'impôt...

Une voix: Je suis capable de la lire moi aussi la loi, vous savez.

M. Talbot:

...immobilier en vigueur pour l'année à la valeur agréée des propriétés fédérales (en l'occurrence les propriétés du Conseil). De la même manière, un impôt distinct est levé à des fins scolaires. Vous voyez une disparité d'une ville à l'autre entre ces taux d'imposition.

En deuxième lieu, la valeur agréée des propriétés du Conseil est basée sur la valeur agréée des propriétés privées adjacentes qui présentent généralement les mêmes caractéristiques. Cependant les valeurs agréées à Montréal ne sont pas les mêmes que celles d'Halifax.

En troisième lieu, le Conseil loue des propriétés à des intérêts...

[Interprétation]

Mr. Talbot: I beg your pardon?

Mr. Trudel: Is that for 1967, 1968 and 1969? Is this the total figure for three years?

Mr. Talbot: Unfortunately, I do not have these figures here but we can find them for you. I have given you the figures for 1969, that is to say, \$925,000 for Halifax and \$2.4 million for Montreal.

Mr. Trudel: This was in the estimates but what is the amount that has been paid?

Mr. Talbot: I do not know.

Mr. Trudel: I asked you first to tell me why there is a difference, I did not ask you what you owe because there are arrears in grants that have not been paid for three years. I do have these figures. But I would like to know why there is a difference, why Montreal is paid half the amount and secondly, why is there such a delay? Which criterion do you use to determine the basis of the grants?

Mr. Talbot:

Under the Order-in-Council 1967-556 of March 22, 1967, the National Harbours Board has been granted by the Governor in Council the authority to pay grants in lieu of municipal taxes where it operates port facilities.

This Order-in-Council provides that the Board must pay the grants as if it was subjected to the Municipal Grants Act as the federal government departments. Moreover, the Board concluded an agreement with the division of municipal grants, Department of Finance, through which this division does the auditing on the field with its expert personnel and calculates the grants that the Council will have to pay each year to their municipalities concerned.

...It is very difficult to compare the grants paid to a municipality with another one and this is related to various factors I will enumerate hereunder. At the beginning, Clause 5 on the Municipalities Grants Act provides that a grant can be allowed by applying the tax rate...

An hon. Member: I can read the act too.

Mr. Talbot:

...by applying the property tax rate prevailing for the year to the value of federal properties (that is to say, Board properties). In the same way a distinct tax is levied for school purposes. There are disparities from one town to the other between these tax rates.

Secondly, the agreed value of the Board's properties is based on the agreed value of the private adjacent properties which generally hold the same characteristics. However, the agreed values in Montreal are not the same as those in Halifax.

Thirdly, the Board rents properties at interest...

[Text]

M. Trudel: Ils sont plus élevés à Montréal, si vous me le permettez, monsieur Talbot?

M. Talbot: Le taux de la taxe est plus élevé à Halifax.

En troisième lieu, le Conseil loue des propriétés à des intérêts particuliers et la Loi sur les subventions aux municipalités prévoit qu'un locataire assume les taxes municipales et scolaires sur ces propriétés. Le Conseil ne paie pas de subvention sur ces propriétés qui sont à bail, mais, là encore, les valeurs de ces propriétés ne sont pas du même ordre à Montréal qu'à Halifax.

Nous nous servons des services de la Division des octrois en guise de taxe du ministère des Finances, l'arbitre qui nous aide à établir le montant à payer à chaque municipalité.

M. Trudel: En prenant pour acquis ce que vous nous avez dit, tout en n'étant pas nécessairement d'accord, je voudrais vous demander pourquoi nous n'avons pas acquitté des taxes de 1968-1969 et 1969-1970, pour la municipalité de Montréal, taxes qui sont de l'ordre de plus de 3 millions de dollars?

M. Talbot: Monsieur Trudel, j'aimerais vérifier ces chiffres. Nous pourrions vous donner des explications par écrit, si vous le désirez. Je n'ai pas ces renseignements en main.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous me le permettez, je ne sais pas combien de temps M. Talbot prendra pour vérifier ces chiffres, mais j'ai ici en main, et si le Comité me le permet, je voudrais déposer cela afin que soit annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui le montant d'argent en souffrance. A ce moment-là, monsieur Talbot nous apportera certainement des commentaires. Je ne sais pas si quelqu'un pourrait nous donner ces renseignements. Sinon, je voudrais déposer ce que j'ai en main. La lettre est adressée à M. Beaudet, directeur du port de Montréal. Quelqu'un devrait certainement avoir une copie de la lettre datée du 16 avril 1970.

Le président: Monsieur Trudel, je vais me renseigner si j'ai le droit de les annexer à notre rapport car, ce n'est pas un rapport, mais l'étude des prévisions budgétaires. A 18h00, je vous donnerai une réponse là-dessus, si on a le droit de les accepter ou de les annexer à notre rapport d'aujourd'hui.

M. Talbot: Le secrétaire me dit, monsieur Trudel, qu'un cas est présentement en litige: le cas des propriétés connues sous le nom de "Cité du Havre". L'administration de ces propriétés a été confiée à la Société centrale d'hypothèques et de logement.

M. Trudel: Monsieur Talbot, je suis tout à fait au courant de cette situation, qui n'a rien à avoir avec le problème actuel. Monsieur le président, je me réserve le privilège de revenir sur le sujet. Cela donnera peut-être aux témoins la chance de comparer leurs notes. Je leur donnerai la date de la lettre adressée à M. Beaudet, directeur du Port, Conseil des ports nationaux, c'est le 16 avril 1970. La lettre est signée par le directeur des finances de la ville de Montréal. Il y a une annexe à cette lettre qui donne les années, l'exercice financier, les montants. J'ai un autre document qui donne les montants d'argent en souffrance pour les années 1966-1969, 1969-1970, 1970-1971.

[Interpretation]

Mr. Trudel: They are higher in Montreal, are they not, Mr. Talbot?

Mr. Talbot: The tax rate is higher in Halifax.

Thirdly, the Board rents properties at particular interests and the Municipal Grants Act provides that a tenant is responsible for the municipal and school taxes on these properties. The Board does not pay grants on these leased properties, but here again the values of these properties are not the same in Montreal and in Halifax.

We use the services of the grants in lieu of taxes division of the Department of Finance, who helps us in establishing the amount to be paid to each municipality.

Mr. Trudel: Taking for granted what you have just said, although I do not necessarily agree, I would like to ask you why we did not pay taxes for 1968, 1969 and 1969-1970 for the municipality of Montreal, taxes which amount to more than \$3 million?

Mr. Talbot: Mr. Trudel, I would like to check these figures. We could give you a written explanation, if you want us to. I do not have this information at the moment.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if I may, I do not know how long Mr. Talbot will take to check these figures but I have here some information I would like to table so that it can be appended to the minutes of today's proceedings, regarding the amount which is due. Mr. Talbot will certainly make some comments. Somebody might be able to give us this information, otherwise I would like to table what I have in front of me. The letter is directed to Mr. Beaudet, Manager of the Port of Montreal. Somebody should have a copy of the letter dated April 16, 1970.

The Chairman: Mr. Trudel, if you leave it to me I will ask, if I may, append it to the minutes of our proceedings because it is not a report. At six o'clock, I will give you an answer about that.

Mr. Talbot: The Clerk tells me there is a litigious case: the case of the properties known as "Cité du Havre". The administration of these properties has been given to the Central Mortgage and Housing Corporation.

Mr. Trudel: Mr. Talbot, I am perfectly aware of this situation which has nothing to do with the present problem. Mr. Chairman, I reserve my privilege in coming back on this point. This will give the witnesses an opportunity to compare their notes. I am going to give them the date of the letter directed to Mr. Beaudet, Manager of the Port, National Harbours Board, it is April 16, 1970. The letter is signed by the Finance Director of the City of Montreal. There is an annex to this letter indicating the years, the fiscal year, the amounts. Here is another document showing the amounts which are due for the years 1968-1969, 1969-1970, 1970-1971.

[Texte]

Le président: Monsieur Trudel, si vous me permettez, il serait peut-être plus facile si nous faisons photocopier votre document pour en donner une copie aux membres du Comité, pour qu'ils puissent en prendre connaissance.

M. Trudel: Je n'y ai pas d'objection, monsieur le président. Je me réserve le droit de demander que cela soit annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. J'aurais d'autres questions à poser sur d'autres sujets.

Le président: D'accord.

• 1705

Mr. Tom Goode:

Mr. Goode: Thank you, Mr. Chairman. In your estimates for this year you have an item for \$6 million for Roberts Bank, as you put it, in Vancouver. Can you tell me when the project is going to proceed?

Mr. Talbot: We gave a brief explanation on Roberts Bank before you came in. We said there were studies underway to determine the present...

Le président: Allez, monsieur Talbot. Monsieur Portelance, s'il vous plaît. Il y a tellement de bruit qu'il nous est difficile d'entendre ici.

Mr. Talbot: ...handling capability of the bulk terminals situated in Burrard Inlet. There has been some opposition by the owners and the operators of these bulk terminals in Burrard Inlet to more money being spent at Roberts Bank.

We want to ensure that any new development at Roberts Bank does not run in opposition with the present facilities in Burrard Inlet and that they are not a duplication of facilities to handle the same traffic. That is the problem before us. There is a study underway, which will be terminated some time during the month of April, 1971.

Mr. Goode: Will the report be available to us?

Mr. Talbot: As Mr. Camu stated previously, he is of the opinion that the study should be made public.

Mr. Goode: Good. As you know, it is typical of these people to cry whenever another competitor comes in. It was the same thing when Kaiser came in as well.

Getting down to the project, how big will it be if it goes ahead, and have you signed anyone up?

Mr. Talbot: There is presently there roughly 50 acres, and what we would call stage two would call for a further development of an additional 200 acres made up of four sites. There has been interest shown by the private sector in ten sites.

Mr. Goode: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Murta?

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to go back to a question brought up by one of the other members earlier in connection with grain going through

[Interprétation]

The Chairman: Mr. Trudel, if I may, it might be easier to have your paper photostated to give a copy to all the members of the Committee so that they can read it.

Mr. Trudel: I see no objection, Mr. Chairman. I still want this to be appended to the minutes of today's proceedings. I have a few more questions to ask.

The Chairman: Agreed.

Monsieur Tom Goode?

M. Goode: Je vous remercie, monsieur le président. Dans vos prévisions budgétaires pour cette année se trouve un poste de 6 millions de dollars pour Roberts Bank, à Vancouver. Pouvez-vous me dire quand les travaux seront entrepris?

M. Talbot: Nous avons parlé de Roberts Bank avant que vous n'arriviez. Nous avons dit que des études étaient en cours afin de déterminer...

The Chairman: Carry on, Mr. Talbot. Mr. Portelance, please. There is so much noise that we cannot hear a thing.

M. Talbot: ...la capacité des terminus situés à Burrard Inlet. Les propriétaires et les exploitants de ces terminus à Burrard Inlet s'opposent à ce qu'on dépense encore de l'argent à Roberts Bank.

Nous voulons être sûrs que les travaux que nous envisageons de faire à Roberts Bank ne nuiront pas aux installations existantes à Burrard Inlet et nous ne voulons pas qu'il y ait deux installations s'occupant des mêmes choses. C'est le problème auquel nous nous heurtons. L'étude en cours sera terminée au cours du mois d'avril 1971.

M. Goode: Le rapport nous sera-t-il communiqué?

M. Talbot: Comme il l'a dit tout à l'heure, M. Camu pense que cette étude devrait être publiée.

M. Goode: Très bien. Comme vous le savez, ces personnes se plaignent toujours lorsqu'on vient leur faire de la concurrence. Il s'est passé la même chose lorsque Kaiser est arrivé.

Pour en revenir aux travaux, quelle sera leur importance? Avez-vous signé un contrat?

M. Talbot: Actuellement, il y a 50 acres. Au cours de la phase 2, nous mettrions en valeur 200 acres supplémentaires divisés en 4 emplacements. Le secteur privé s'est dit intéressé par 10 emplacements.

M. Goode: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir à une question qu'un autre député a déjà soulevée, ceci a trait aux céréales passant par le port de

[Text]

the port of Vancouver. In Western Canada there has been a good deal of criticism, either rightly or wrongly, lately that the facilities on the West Coast just are not adequate to handle the amount of grain that has been moved this past year and that we expect to move. This was backed up by a statement in the press that there were up to 17 ships at one time waiting to be loaded. Could Mr. Talbot tell the Committee where the bottleneck in this system is occurring?

Mr. Talbot: The National Harbours Board has little to do any more with the handling of Grain in Burrard Inlet.

• 1710

At one time the Board owned roughly 50 per cent of the grain elevators in Burrard Inlet. One grain elevator, No. 1 annex, was sold to the Federal Grain Company. We also sold to United Grain Growers Elevator No. 3. About the same time the Saskatchewan Wheat Pool built a new elevator with a capacity of roughly 5.2 million bushels on the north shore of Burrard Inlet. At the present time the Board owns an old facility called Elevator No. 4, which has a capacity of roughly 600,000 bushels. This elevator is not used any longer. It also owns Elevator No. 2, which is not being used at the present time.

So the National Harbours Board is quite disassociated from the movement of grain at the port of Vancouver because this movement is in the hands of the pool companies, the Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool, and also the two grain companies, and the movement to the port itself is more by way of attributions of the Canadian Wheat Board.

Mr. Murta: What about the port of Churchill then? Are the elevators of that port owned privately?

Mr. Talbot: No, the elevator at the port of Churchill has a capacity of 5 million bushels and the elevator is owned by the National Harbours Board.

Mr. Murta: What do you have planned in the future for the port of Churchill? Is there anything on the books now to extend the shipping season, or can this be done?

Mr. Talbot: The year 1970 was a good year for shipments to Churchill. Shipments totalled roughly 25 million bushels. I understand that the grain shipped through Churchill comes from Northern Saskatchewan and that it is Durum or No. 1 Manitoba. Markets have to be found by the Canadian Wheat Board, and the information we have from the Canadian Wheat Board is that about 25 million to 30 million bushels is about the extent of the type of wheat that can be marketed for shipment through Churchill.

With regard to the extent of the navigation season, studies have been made and are continuing, and there is a possibility of extending the season for a short period at the end of the navigation season.

Mr. Murta: Is this study underway at the present time; and are the costs feasible to go ahead and extend the shipping season?

[Interpretation]

Vancouver. Dans l'Ouest du Canada, on a fait beaucoup de critique ces derniers temps disant que les installations de la Côte ouest ne sont pas satisfaisantes et ne suffisent pas pour la quantité de céréale qui a été transportée cette année. Il y a eu à ce propos une déclaration dans la presse selon laquelle 17 navires attendaient d'être chargés à un certain moment. M. Talbot pourrait-il nous dire où se trouve le goulet d'étranglement?

M. Talbot: Le Conseil des ports nationaux ne s'occupe presque plus de la manutention des céréales à Burrard Inlet.

A un moment donné, le Conseil possédait environ 50 p. 100 des élévateurs à grain de Burrard Inlet. Un élévateur à grain, l'annexe n° 1, a été vendu à la *Federal Grain Company*. Nous avons aussi vendu à la *United Grain Growers*, l'élévateur n° 3. Vers la même époque, le *Saskatchewan Wheat Pool* a construit un nouvel élévateur ayant une capacité d'environ 5.2 millions de boisseaux, sur la rive nord de Burrard Inlet. Présentement, le Conseil est propriétaire d'un vieil immeuble appelé l'élévateur n° 4 qui a une capacité d'environ 600,000 boisseaux. Cet élévateur n'est plus en service. Le Conseil possède aussi l'élévateur n° 2 qui n'est pas utilisé présentement.

Donc, le Conseil des ports nationaux n'a à peu près aucun rapport avec le mouvement des céréales au port de Vancouver puisque ce mouvement relève des groupes de compagnies, le *Alberta Wheat Pool*, le *Saskatchewan Wheat Pool* et aussi de deux compagnies de céréales, et aussi parce que le mouvement des céréales dans le port lui-même se fait beaucoup plus par voie d'attributions du Conseil canadien du blé.

M. Murta: Et que pouvez-vous dire du port de Churchill? Est-ce que les élévateurs de ce port sont propriétés privées?

M. Talbot: Non, l'élévateur au port de Churchill a une capacité de 5 millions de boisseaux et est la propriété du Conseil des ports nationaux.

M. Murta: Avez-vous des plans touchant l'avenir du port de Churchill? Avez-vous pris certaines mesures visant à étendre la saison de la navigation ou est-ce qu'il est possible de faire cela?

M. Talbot: L'année 1970 a été excellente pour le transport maritime à Churchill. Les cargaisons ont totalisé environ 25 millions de boisseaux. Je crois que les céréales expédiées par Churchill viennent du nord de la Saskatchewan et qu'il s'agit des céréales Durum ou n° 1 Manitoba. Le Conseil canadien du blé doit trouver des marchés pour ces céréales et selon les renseignements qu'il nous a communiqués, le chiffre de 25 ou 30 millions de boisseaux représente à peu près le maximum pour ce genre de blé qui peut être mis en marché à la suite du transport passant par Churchill.

En ce qui a trait à l'extension de la saison de navigation, des études ont été faites et sont présentement en cours et il y a une possibilité d'étendre la saison pour une courte période surtout à la fin de la saison de navigation.

M. Murta: Est-ce que cette étude est présentement en cours? Est-ce que le fait d'aller de l'avant et d'étendre la saison de navigation est rentable?

[Texte]

Mr. Talbot: The Mauro Report, which resulted from a study commissioned by the Government of Manitoba, indicated there is a feasibility to extending the navigation season for a short period but whether or not it is economically feasible is another question.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, while we have a quorum, would the Committee agree that the figures from the City of Montreal be printed as an appendix and appended to our report?

M. Trudel: Monsieur le président avant que ce soit fait...

Le président: Oui, monsieur Trudel.

M. Trudel: ... j'aimerais que les témoins aient le temps d'étudier ces chiffres-là pour pouvoir en discuter en revenant parce que même si on les ajoute au compte rendu de nos séances d'aujourd'hui, je voudrais que leurs réponses, il aient eu le loisir de les préparer.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, are these the figures referred to by Mr. Trudel in a letter concerning grants in lieu of taxes?

The Chairman: Right.

Mr. Allmand: Are these what you are asking us to table?

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: So we will let it stand for the moment? Stand.

M. Portelance: Monsieur le président, j'ai des questions qui traitent un peu du même sujet que celles de M. Trudel. Dans le rapport du Conseil des ports nationaux de 1969, on voit, monsieur Talbot, que l'évaluation, à Montréal est de \$185,942,000 comparativement à Halifax où elle est de 46 millions...

Le président: Je crois que ces questions-là ont déjà été posées, monsieur Portelance.

M. Portelance: Excusez-moi monsieur le président, ce n'est pas exactement la même question. A Québec, elle est aussi de 46 millions et on voit que, en subventions en lieu et place de taxes, le port d'Halifax retire \$125,000 et celui de Québec \$620,000 pour des évaluations semblables. Pour Montréal, d'après le rapport le montant est de \$2,373,000 alors qu'on sait que Montréal a droit à \$1,900,000. D'où vient la différence de plus de 400,000 dollars?

Le président: Monsieur Talbot.

M. Talbot: Je vous ai décrit précédemment la politique du Conseil des ports nationaux pour le programme de subventions en lieu et place de taxes. J'ai déjà lu le texte dont parle M. Portelance, mais je vous demanderais de nous accorder un délai pour essayer de réconcilier ces nouveaux chiffres que vous me présentez par exemple \$620,000 à Québec et \$2,400,000 à Montréal.

[Interprétation]

M. Talbot: Selon le rapport Mauro, présenté à la suite d'une étude préconisée par l'administration du Manitoba, il est possible d'étendre la saison de navigation pour une courte période mais lorsqu'il s'agit de savoir si cela est économiquement rentable, c'est là une toute autre question.

M. Murta: Merci.

Le président: Messieurs, tandis que nous avons quorum, est-ce que le Comité accepte que les données présentées par la ville de Montréal soient publiées en appendice à notre compte rendu?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, before this is done...

The Chairman: Yes, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I would like that the witnesses may have time to study these figures so that we can discuss them when we will be back because even if we do add these figures to our record of the day, I would like to have them time enough to prepare their answers.

M. Allmand: Monsieur le président, s'agit-il des données mentionnées par M. Trudel dans une lettre touchant les subventions tenant lieu d'impôts fonciers?

Le président: C'est exact.

M. Allmand: S'agit-il des données que vous nous demandez d'inscrire au compte rendu?

Le président: Oui.

M. Allmand: Merci.

Le président: Donc nous réservons cela pour le moment? Réservé.

Mr. Portelance:

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have some questions related to the subject raised by Mr. Trudel. In the National Harbours Board Report for the year 1969, we see, Mr. Talbot, that the assessment at Montreal is \$185,942,000 in co-operation with Halifax, where it is \$46 million.

The Chairman: I believe that this question has already been asked, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: I am sorry, Mr. Chairman, but this is not exactly the same question. At Quebec, the assessment is also of \$46 million, and we see that in grant in lieu of taxes the Halifax harbour received \$125,000 and the one in Quebec City \$620,000 for similar assessments. For the Montreal harbour, according to the report, the amount is \$2,373,000 and we do know that Montreal has a right to \$1,900,000. Can you explain the difference of more than \$400,000?

The Chairman: Mr. Talbot.

Mr. Talbot: I have already explained to you the policy of the National Harbours Board relating to the grants in lieu of taxes. I have read the article mentioned by Mr. Portelance but I will ask you to give me some time to try to reconcile the new figures that you are presenting. For example \$620,000 in Quebec City and \$2,400,000 in Montreal.

[Text]

M. Portelance: Bon, très bien, ce soir, vous pourriez y répondre en même temps qu'à la question de M. Trudel.

Plus tôt, M. Allmand a abordé la question des élévateurs à grains de Montréal. Je me rappelle avoir moi aussi posé la question à M. Talbot. Pour la première fois, vous montrez un bénéfice, d'après les derniers chiffres que vous nous avez fait voir. Mais on sait très bien que le port de Montréal, s'il est responsable du coût des élévateurs, il ne peut décider qu'ils seront occupés durant toute l'année. Plus tôt aujourd'hui, je demandais à M. Camu si la Commission des grains du Canada permettait que le grain américain soit entreposé dans les élévateurs à grains de Montréal, et la réponse fut négative. Je me demande si le port ne devrait pas être responsable de ses élévateurs, de façon que Montréal ne soit pas continuellement en déficit avec les élévateurs à grains. Avez-vous fait des représentations semblables de façon que votre administration soit plus rentable?

M. Talbot: Il y a eu des discussions non officielles. Le rôle de la Commission canadienne du blé est de vendre le blé canadien, et elle ne possède pas d'élévateurs à grains. A propos du grain américain, trois compagnies internationales s'occupent du commerce du grain, soit Bunge à Québec, Cargill à Baie-Comeau et Dreyfus à Port-Cartier.

• 1720

Ces compagnies sont propriétaires du grain américain qu'elles acheminent par la Voie maritime du Saint-Laurent et, je crois, elles placeront leur grain américain dans leurs propres élévateurs avant d'utiliser des élévateurs du port de Montréal. Il y a aussi le fait que la Commission canadienne du blé soutient que ces élévateurs à grain ont été construits, pour servir le commerce canadien d'abord. Rien dans la loi n'empêche l'acheminement et le transbordement du grain américain aux élévateurs de Montréal. Il y en a déjà une certaine quantité qui, je dirais, est assez minime, est transbordée à Montréal.

M. Portelance: Monsieur le président, j'ai une question qui touche surtout l'Est de Montréal, mais qui est aussi reliée au port de Montréal; au cours de la dernière année, j'ai fait des représentations auprès du ministre au sujet des problèmes qui existent dans l'Est de Montréal. Je sais, par exemple, qu'à Dorval, on ne permettra pas l'arrivée des avions après minuit. Mais dans l'Est de Montréal, il y a une compagnie qui opère durant toute la nuit et qui faisant énormément de bruit, tient des milliers de personnes éveillées; je ne crois pas que cela devrait être permis bien qu'il faille penser à la rentabilité, et je ne sais pas de quelle manière on pourra arriver un jour à corriger cette situation. Ma correspondance visait en particulier, la *St. Lawrence Stevedoring* qui se sert de machines vieilles de plusieurs années et qui pourraient certainement être remplacées par d'autres moins bruyantes, de façon que les citoyens de ce secteur-là puissent dormir en paix durant l'été. J'aimerais connaître votre point de vue. Je ne sais pas si ma plainte a été portée jusqu'au Conseil des ports nationaux mais des démarches avaient été faites auprès de l'administration du port de Montréal et du ministre.

M. Talbot: Je crois, monsieur Portelance, que nous avons déjà donné une réponse au sujet des activités de la *St. Lawrence Stevedoring*. Par contre, d'après ce que

[Interpretation]

Mr. Portelance: All right then, this evening you would be able to answer that, at the same time that you will answer to the question of Mr. Trudel.

Earlier, Mr. Allmand talked about the grain elevator in Montreal. I recall having asked myself the same questions Mr. Talbot. For the first time you are showing the benefits according to the last figures that you had presented us. But we know very well that the Montreal harbour if it was responsible for the cost of elevators, it cannot decide that they will be used all year long. Earlier today I was asking Dr. Camu if the Canadian Grains Council would allow the American grain to be stored in the grain elevators at Montreal and the answer was no. I wonder if it would not be possible for the Montreal harbour to be responsible for its own elevators so that they would not show on a permanent basis a deficit related to grain elevators. And you have represented such proposals so that your administration would be more economically efficient?

Mr. Talbot: There had been informal meetings on that subject. The function of the Canadian Wheat Board is to sell Canadian wheat and it does not own any grain elevators. As far as the American grain is concerned there are three international companies involved in grain markets and they are Bunge in Quebec City, Cargill in Baie Comeau and Dreyfus in Port Cartier.

These companies own the American grain that they are shipping through the St. Lawrence Seaway and I believe that they will use their own elevator before they will use the Montreal Harbour elevators. There is also the fact that the Canadian Wheat Board advocate that these grain elevator have been built firstly to serve the Canadian trade. There is nothing in the Act that prevents the shipping and the trans-shipment of American grain at the Montreal elevators. There is already a certain quantity which is, I would say, rather marginal and which is trans-shipped in Montreal.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have a question dealing mainly with the East section of Montreal, but which is also related to the Montreal Harbour; during the last year I made representation to the Minister relating to the problems existing in the East of Montreal. I know, for example, that in Dorval they do not allow the landing of aircraft after midnight. But, in the East of Montreal there is a company which is in operation all night long and which is making an awful noise to the extent that many thousands of people cannot go to sleep; I do not believe that this should be allowed even if we must think of the viability and I do not know which we can use to correct this situation one day. My correspondence dealt mainly with the *St. Lawrence stevedoring*, using very old equipment which could be easily replaced by modern equipment making much less noise so that the citizens of this section of the town can go to sleep in peace during the summertime. I would like to have your comments on that. I do not know if my grievance has been brought to the attention of the National Harbour Board, but at least representation has been made to the Montreal Harbour Administration and to the Minister.

Mr. Talbot: I believe, Mr. Portelance, that we already have given an answer concerning the functioning of the *St. Lawrence stevedoring*. On the other hand, from what

[Texte]

vous nous rapportez aujourd'hui, cette réponse-là ne semble pas vous avoir donné satisfaction. Si vous permettez, nous examinerons de nouveau le problème et nous essaierons d'y apporter des solutions.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I have a couple of short questions.

I wonder whether Mr. Talbot is aware of a small harbour development project in Corner Brook, Newfoundland, of \$3 million. It is in the Estimates of the Department of Public Works because they constructed it. However, I want to know who will be administering it once it is completed and how it will be administered.

Dr. Camu: This is not within the National Harbours Board budget. The construction is under the Department of Public Works, but the administration will be under the Harbour and Property Division of the Department of Transport when it is completed.

Mr. Marshall: How will they be appointed?

Dr. Camu: It is more or less automatic that all the administration of Public Works and nonincorporated harbours come under the same organization, which is the Harbour and Property Division of Marine Services of the Department of Transport.

Mr. Marshall: So I should direct my questions to them?

Dr. Camu: Yes.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have some specific questions, Mr. Chairman. The first ones deal with a matter I raised last year, which concerns the leasing of sheds in Montreal. It is my understanding that Montreal and Trois-Rivières are the only harbours in Canada where the sheds are leased. In other harbours, such as Halifax, Saint John and Vancouver, this practice is not carried on.

• 1725

I wanted to ask you who is responsible for determining whether, in one port, you will lease the sheds to the agent or whether you should do it merely on a basis such as it is done in Saint John and Halifax? Who determines that? Is it the local authority or is it the Harbours Board? And why, in Montreal and Trois-Rivières, do you have a policy of leasing the sheds?

Mr. Talbot: Mr. Allmand, this I would call the practice of the port. It was determined several years ago that it would be a good policy in the port of Montreal to go to a shed allocation on a year-to-year basis. What they have there is what is called a permit of occupancy. There are sufficient sheds there for each major shipping company or stevedoring company to have a permit for occupancy of a particular shed; and this is what they want.

[Interprétation]

you have just mentioned to this end, that answer was not satisfactory to you. If you will allow me, we will re-examine the situation and we will find a solution.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Monsieur le président j'ai quelques questions assez brèves.

J'aimerais savoir si M. Talbot est au courant du petit projet de développement d'un port à Corner Brook, Terre-Neuve, portant la somme de 3 millions de dollars. Cela est compris dans les prévisions budgétaires du ministère des Travaux publics puisque ce sont eux qui l'ont construit. Toutefois, j'aimerais savoir qui administrera ce port une fois qu'il sera terminé et comment il sera administré.

M. Camu: Cela n'apparaît sûrement pas au budget du Conseil des ports nationaux. La construction relève du ministère des Travaux publics, mais l'administration de ce port relèvera de la division des ports et des biens du ministère des Transports une fois que la construction en sera terminée.

M. Marshall: Comment les administrateurs seront-ils nommés?

M. Camu: C'est une procédure plus ou moins automatique selon laquelle l'administration des travaux publics et des ports non incorporés relève du même organisme, soit la Division des ports et biens des Services maritimes du ministère des Transports.

M. Marshall: Je devrais donc leur poser des questions à ce sujet?

M. Camu: Oui.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: J'ai certaines questions très précises, monsieur le président. La première traite d'un sujet que j'ai soulevé l'an dernier et qui touche la location des hangars à Montréal. J'ai cru comprendre que les ports de Montréal et de Trois-Rivières sont les seuls ports au Canada où il est possible de louer des hangars. Dans les autres ports, par exemple à Halifax, à Saint-Jean et à Vancouver, cette coutume n'est pas mise en pratique.

Je voulais vous demander qui a la responsabilité d'établir si, dans un port, vous allez louer les hangars à un agent ou si vous allez fonctionner plus ou moins sur la base qui est celle en vigueur à Saint-Jean et Halifax? Qui établit cette ligne de conduite? S'agit-il de l'autorité locale ou du Conseil des ports? Et pourquoi, à Montréal et à Trois-Rivières, avez-vous adopté la ligne de conduite selon laquelle vous louez des hangars?

M. Talbot: Monsieur Allmand, cela relève de ce que j'appellerai la ligne de conduite du port. Il a été établi, il y a plusieurs années, que ce serait de bonne politique dans le port de Montréal d'offrir la location des hangars sur une base annuelle. Ce que ces gens-là ont à cet endroit est ce que nous appelons un permis d'utilisation. Il y a là-bas suffisamment de hangars pour permettre à chaque compagnie maritime importante ou à chaque

[Text]

They want the assurance of a particular facility for the commitments which they make with ship owners. For example, March Shipping Company or another company wishes to obtain a permit of occupancy for the twelve-months period.

In Three Rivers, the practice also generated in the same manner. There were two major stevedores that expressed the desire to lease the facilities. In Three Rivers, we have straight leases and these leases are renewable. In the case of Three Rivers, the lessee can accumulate, say, newsprint or asbestos, and that is the practice that is followed.

For the Maritime ports, this practice was not felt to be feasible because in the old days the Maritime ports were operated during the winter season when the port in Montreal or the other St. Lawrence ports were closed. So this practice was not felt to be one that would be feasible. It is not a set rule that was preconceived or was generated by an autocratic process from us. It was a practice of the port that actually developed.

In the port of Vancouver, we also lease facilities.

Mr. Allmand: Mr. Talbot, I think the complaints are that many of them would like more than a one-year lease. I understand that, since I asked these questions last year, this has been made more flexible.

Perhaps you could inform me on this because some of the people who lease those sheds told me that they did not know from year to year whether they would be able to get the same sheds back again due to the fact that particular sheds, especially the ones that were better placed, were highly sought after and the granting of the sheds to the agents was done in a completely discretionary way by the port manager and by the Harbours Board. As a result, since the leases change each year, they did not know whether they should make improvements, they did not know whether they would be there next year, and this led to a lot of uncertainty.

Maybe you are right in stating that they would like to lease but I have the impression that in some cases they would like longer leases. Some of them are disappointed with the type of negotiation or the manner in which the leases are granted. Could you tell me whether any changes have taken place in the granting of leases for sheds? Are they now given for periods of longer than one year, for example?

Mr. Talbot: You are quite correct, Mr. Allmand, in what you have just said. The period of one year does not appear to us to be quite correct. There have been requests for leases for a longer period; for instance, a five year period. The biggest problem we have is how to allocate these sheds. At the present time the allocation is done locally by the port staff. This leaves the door open for criticism. At this time before they allocate sheds they make an investigation of the commitments that a ship-

[Interpretation]

compagnie de manutention d'avoir un permis d'utilisation d'un hangar en particulier; et c'est cela qu'ils désirent.

Ils désirent s'assurer de l'utilisation d'un établissement en particulier afin de pouvoir remplir les engagements qu'ils prennent avec les propriétaires des navires. Par exemple, la société *March Shipping Company* ou tout autre compagnie désire obtenir un permis d'utilisation de hangar pour une période de douze mois.

A Trois-Rivières, cette ligne de conduite s'est développée de la même manière. Il y a là-bas deux principales compagnies de manutention qui ont exprimé le désir de louer des hangars. A Trois-Rivières, nous avons des baux directs et qui sont renouvelables. Dans le cas du port de Trois-Rivières, le locataire peut accumuler par exemple du papier journal ou des planches d'asbestos et c'est la pratique qui est habituellement utilisée.

Dans le cas des ports de mer, cette pratique ne semblait pas rentable parce que anciennement les ports de mer fonctionnaient durement l'hiver alors que les ports de Montréal et les autres sur le Saint-Laurent étaient fermés. Donc cette pratique n'était pas considérée comme rentable. Il ne s'agit pas d'une règle établie qui a été établie à l'avance ou qui s'est développée par suite d'un processus autocratique venant de notre administration. C'est une pratique qui s'est développée réellement dans le port lui-même.

Dans le port de Vancouver, nous louons aussi des hangars.

M. Allmand: Monsieur Talbot, je crois que les plaintes portent surtout sur le fait que la majeure partie d'entre eux préférerait avoir un bail d'une durée plus longue qu'une année. Je comprends cela, puisque depuis que j'ai posé ces questions l'an dernier cette pratique a été rendue beaucoup plus flexible.

Vous pourriez peut-être me donner plus de renseignements à ce sujet car certains des locataires m'ont déclaré qu'ils ne savent pas d'une année à l'autre s'ils seront capables de relouer les mêmes hangars dû au fait que certains hangars, surtout ceux qui sont le mieux situés, sont les hangars les plus en demande et que la répartition des hangars parmi les agents est faite d'une manière très discrétionnaire par le gérant du port et par le Conseil des ports nationaux. Comme résultat d'une telle situation, étant donné que les baux changent d'une année à l'autre, ils ne savent jamais s'ils doivent faire des améliorations, ils ne savent pas s'ils seront au même endroit l'an prochain et cette situation apporte beaucoup d'incertitude.

Vous avez probablement raison en disant qu'ils désirent louer les hangars mais j'ai l'impression que dans certains cas ils voudraient avoir des périodes de location plus longues. Certains sont désappointés des négociations touchant la location des hangars. A-t-on modifié la formule concernant l'octroi des contrats pour la location des hangars? S'agit-il d'un bail de plus d'un an par exemple?

M. Talbot: Ce que vous dites est fort juste, monsieur Allmand. Cette période d'un an nous semble pas exacte. Il y a eu plusieurs demandes de location pour une plus longue période, voire même pour cinq ans. Encore faut-il savoir à qui il faut attribuer ces espaces, ceci se fait actuellement par le personnel du port. Cette façon de procéder donne lieu à des critiques. A l'heure actuelle, l'on procède à une investigation des engagements qui auraient été confiés à une agence maritime par ses supé-

[Texte]

ping agent would have from his principals, what lines he has commitments with and also on the basis of the cargo through-put through certain facilities. It presents quite a sizeable problem. We have studied terminal operations. Our studies on terminal operations are continuing. There are many problems to be resolved before this is implemented, but we would hope by December, 1971 or April, 1972 to go to a new system of allocating the facilities at the Port of Montreal.

Mr. Allmand: That is good to hear Mr. Talbot, but you have mentioned terminal operations, and I wanted to ask you some questions about that.

Last year they introduced the system of tailgating in the harbour of Montreal which was one step, I understand, in putting a terminal operations system into the harbour. You say studies are continuing. Are there any plans to go a step forward with the terminal operation program this year? Are you planning to advance this this year?

Mr. Talbot: My colleague. Mr. Bryson here, is Chairman of an interdepartmental committee with the Department of Labour on this particular problem. The utilization of the facilities and also the repercussions that changes may have later have been looked into by this interdepartmental committee which is composed of representatives of the Department of Labour and representatives of the National Harbours Board, and I would ask my colleague, Mr. Bryson, to be kind enough to make a few comments or give a reply to your question, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Thank you.

Mr. T. M. Bryson (Board Member, National Harbours Board): You mention the introduction of tailgating. The next step would obviously have to do with railgating which applies to a movement to a railway car. There are certain labour implications in this that need to be studied very carefully before any move is made in that direction and this is under study now.

Mr. Allmand: So you have made no decision at this time to introduce railgating this year or any other forward step in the terminal operational program for this year.

Mr. Bryson: As Mr. Talbot has indicated, there is some hope that by the end of the year it could be done.

Mr. Allmand: If somebody else wants to ask questions I will come back later Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. Allmand: Look, we have these people once a year and I intend to ask the questions I have. We have had...

The Chairman: Nobody is...

Mr. Allmand: ...three or four days in the House of Commons...

[Interprétation]

rieurs. Il faut savoir avec quelles lignes elle a pris des engagements compte tenu des cargaisons directes grâce à certaines installations. C'est une situation qui représente des problèmes assez graves. Par suite d'une étude que nous avons faite de l'exploitation des terminus, nous savons qu'il y a des problèmes qui demeurent insolubles avant que ceci soit mis en vigueur, mais nous espérons qu'en décembre 1971 ou avril 1972 nous aurons mis sur pied un nouveau système d'attribution relative aux installations du port de Montréal.

M. Allmand: C'est une excellente idée, monsieur Talbot. Vous avez parlé de l'exploitation des terminus et j'aimerais vous interroger à ce sujet.

L'an dernier, on a parlé d'introduire le système d'affilée dans le port de Montréal, ce qui était un pas vers la mise sur pied de l'exploitation d'un terminus dans ce port. Vous dites que les études se poursuivent. A-t-on l'intention d'aller plus avant dans ce programme? Prévoyez-vous une évolution en ce sens cette année même?

M. Talbot: M. Bryson est le président du comité interdépartemental au ministère du Travail où l'on fait l'étude de l'utilisation des installations. Ce comité fait état des répercussions que causent certains changements; ce comité compte des représentants du ministère du Travail et du Conseil des ports nationaux et c'est pourquoi je demanderai à mon collègue, M. Bryson, de bien vouloir prendre la parole en réponse à M. Allmand.

M. Allmand: Je vous remercie.

M. T. M. Bryson (Membre du Conseil des ports nationaux): Vous avez parlé de l'introduction du système d'affilé. On pourrait en faire autant pour ce qui est du mouvement des wagons ferroviaires. Il importe de les mettre à la queue leu leu. Naturellement, il faudra tenir compte du facteur main-d'œuvre dont l'étude sérieuse qui précède toute décision en ce sens.

M. Allmand: Si j'ai bien compris, vous ne vous êtes pas encore décidés à introduire le système d'affilé cette année et vous n'avez pris aucune autre mesure d'avant-garde relative au programme de l'exploitation du terminus cette année.

M. Bryson: Comme le disait si bien M. Talbot, nous espérons que tout pourra être fait à la fin de cette année.

M. Allmand: Si quelqu'un d'autre voulait poser des questions, je prendrai la parole plus tard, monsieur le président.

Le président: M. McGrath.

M. Allmand: Écoutez, la présence de ces personnes ne nous est accordée qu'une fois l'an et j'ai bien l'intention de leur poser toutes les questions qui me préoccupent. Nous avons eu...

Le président: Personne n'est...

M. Allmand: ...trois ou quatre jours à la Chambre des communes...

[Text]

The Chairman: Order. Nobody is stopping you from asking questions.

Mr. Allmand: No, I know you have not Mr. Chairman, but the Committee members are groaning.

• 1735

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to move the locale for a moment a little bit further east. I can assure Mr. Allmand that my questions are just as important as his so if he will bear with me for a moment, I would like to ask the National Harbours Board what their plans are with respect...

The Chairman: Order, please. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: What are their plans with respect to the port of St. John's? I understand there are plans afoot to extend the facilities there. What will this do to the revenue capacity...

The Chairman: Please, please, for the second time. Mr. McGrath has the floor.

Mr. Allmand: I am sorry.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Allmand looks the picture of grief. I am wondering what this would do to the revenue-producing capacity of the port. Are you satisfied at the present time that the port is operating at capacity with the facilities that it now has?

Mr. Talbot: I would ask my colleague, Mr. Bryson, who is more familiar with the possible expansion of the port of St. John's to the east, and then possibly after this we could make comments on the revenue-producing capabilities of the port.

The Chairman: Mr. Bryson, would you answer the question?

Mr. Bryson: Yes. The present facilities seem to be quite adequate, Mr. McGrath, for the handling of general cargo. There have been some suggestions that perhaps the bulk-loading capacity is not sufficient. There are geographic limitations in that regard, but there are studies proceeding in that connection.

Mr. McGrath: Bulk-loading capacity—you are referring now to things such as coal and salt and that sort of thing? Do you have plans to have extensions to the present facilities which I think the Board took over in St. John's which were formerly built and operated by the United States Army? Is this where you plan on increasing your bulk capacity?

Mr. Bryson: Yes, in that general direction, yes, down towards Shed 17.

Mr. McGrath: Yes. Could you tell me how big is the extension that you plan and what is the estimated capital cost of it?

[Interpretation]

Le président: A l'ordre, je vous prie. Personne ne vous empêche de poser vos questions.

M. Allmand: Je sais que vous ne m'en empêchez pas monsieur le président, mais mes collègues ragent.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, pour l'instant, j'aimerais me retourner un peu plus vers l'est. Je voudrais assurer M. Allmand que mes questions sont aussi pertinentes que les siennes et il voudra bien je l'espère me prêter une oreille attentive. Je demanderai donc au Conseil des ports nationaux quels sont ses plans concernant...

Le président: A l'ordre je vous prie.

M. McGrath: Quels sont ces plans concernant le port de St-Jean? N'a-t-on pas l'intention d'accroître les installations à cet endroit? Cette extension touchera-t-elle à la rentabilité du port?

Le président: Une fois de plus, j'insiste pour qu'on maintienne l'ordre. M. McGrath à la parole.

M. Allmand: J'en suis confus.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur Allmand est l'image incarnée de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Je me demande sérieusement si la rentabilité du port en sera affectée? A votre avis, le port fonctionne-t-il à l'heure actuelle à pleine capacité dans le cadre des installations existantes?

M. Talbot: Je demanderai à mon collègue M. Bryson, qui est plus au courant que moi de l'expansion éventuelle de l'est, du port St-Jean. Après ces commentaires nous pourrions discuter de la rentabilité du port.

Le président: Monsieur Bryson, pourriez-vous répondre à cette question?

M. Bryson: Certainement. Les aménagements existants semblent bien adéquats, monsieur McGrath, pour la manutention des cargaisons normales. En revanche, on a soutenu que pour les cas de ports en vrac, ces installations ne sont pas suffisantes. Il faut tenir compte des limitations géographiques et nous faisons des études en ce sens.

M. McGrath: Quand vous parlez de capacité de port en vrac, parlez-vous du charbon et du sel? Songez-vous à agrandir les installations existantes qui ont été transportées par le Conseil à St-Jean et qui avaient été bâties et exploitées par l'armée américaine? Est-ce bien à cela que vous songez quand vous parlez d'accroître la capacité de port en vrac?

M. Bryson: Vous l'avez dit. Jusqu'au hangar 17.

M. McGrath: Oui. Cet agrandissement aura une magnitude de quel ordre, je vous prie? Quels en sont les frais estimatifs d'établissement?

[Texte]

Mr. Talbot: There is no provision in the capital Estimates for 1971-72 for St. John's, Newfoundland. At the present I would say there are no definite plans in the way of engineering design for new facilities to the east of the existing facilities. With reference to revenue, there was an operating loss at the port last year of roughly \$50,000. I stand to be corrected here. There is a provision for an extension to the provision of liquid storage facilities in the amount of \$145,000.

Mr. McGrath: Could you repeat that last part, please?

Mr. Talbot: Yes, \$145,000 for the provision of liquid storage facilities.

Mr. Taylor: Sir, that will be out of our regular operating funds. We are trying to budget for that ourselves, not capital funds.

Mr. McGrath: Could you give me your operating costs?

Mr. Taylor: Do you mean the operating results for last year, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: You operated at a deficit of \$50,000. I would like to know what the cost of the operation was.

• 1740

Mr. Talbot: In 1970, the operating revenues were \$319,000. The administration, operation and maintenance expenses, \$176,000. The operating income was...

Mr. McGrath: You are going a little fast for me sir.

Mr. Talbot: Excuse me.

Mr. McGrath: Would you come back to \$176,000?

Mr. Talbot: The administration, operation and maintenance expenses.

Mr. McGrath: Yes.

Mr. Talbot: The operating income, \$143,000.

Mr. McGrath: Right. What was the \$319,000? What did that represent?

Mr. Talbot: Total?

Mr. McGrath: Total.

Mr. Talbot: Total income.

Then, from the operating income, we deduct depreciation, grants in lieu of taxes, head office expenses. This totalled \$233,000. That creates an operating loss of \$90,000. You deduct from this your income from investments, \$41,000. You have a net loss of \$49,000.

[Interprétation]

M. Talbot: Les prévisions budgétaires de 1971-1972 pour St-Jean Terre-Neuve ne prévoit aucun frais d'établissement. A l'heure actuelle, nous n'avons pas de plan précis concernant la construction des installations situées à l'est de celles qui existent déjà. Quant à la rentabilité, il y a eu un déficit d'exploitation du port l'an dernier qui se chiffre à 50,000 dollars environ. Naturellement, je puis faire erreur et n'hésitez pas à me donner les chiffres précis. Par ailleurs, on a prévu une disposition visant à accroître les aménagements d'entreposage liquide et la somme qui y est affectée est de 145,000 dollars.

M. McGrath: Voudriez-vous répéter la dernière partie de votre phrase, je vous prie?

M. Talbot: Oui. On a prévu une disposition affectant 145,000 dollars aux aménagements d'entreposage de produits liquide.

M. Taylor: Monsieur, vous savez que cette dépense sortira du cadre de nos fonds d'exploitation normaux. Nous essayons de mener notre budget par nous-mêmes et non par nos servants de fonds de capital.

M. McGrath: Pouvez-vous divulguer vos frais d'exploitation?

M. Taylor: Pour l'an dernier?

M. McGrath: Vos frais d'exploitation ont connu un déficit de 50,000 dollars. Je voudrais connaître le montant exact de ces frais d'exploitation.

M. Talbot: En 1970, les revenus d'exploitation se sont élevés à 319,000 dollars. Les frais d'administration d'exploitation et d'entretien se chiffrent à 176,000 dollars. Le revenu d'exploitation était...

M. McGrath: Vous allez à toute vapeur, monsieur.

M. Talbot: Excusez-moi, je vous prie.

M. McGrath: Pourriez-vous revenir à votre 116,000 dollars?

M. Talbot: Il s'agit des frais d'administration, d'exploitation et d'entretien.

M. McGrath: Oui.

M. Talbot: Le revenu d'exploitation s'élève à 143,000 dollars.

M. McGrath: Oui. Et que dire de ces 319,000 dollars? Que représentent-ils?

M. Talbot: Au total?

M. McGrath: Oui, au total.

M. Talbot: L'ensemble du revenu.

En d'autres termes, nous soustrayons du revenu d'exploitation l'amortissement, les subventions, en lieu de taxes, et les frais du bureau central. Il s'agit de 233,000 dollars au total. Nous avons donc une situation déficitaire d'exploitation de l'ordre de 90,000 dollars. Il faut soustraire cette somme de votre revenu de 41,000 dollars qui vous vient des placements. Vous avez donc une perte nette de 49,000 dollars.

[Text]

Mr. McGrath: May I ask if you are satisfied with that result—without reflecting on the management, which is excellent.

Mr. Talbot: I would say these results are quite satisfactory.

Mr. McGrath: May I ask, sir, if you have any plans to provide container capability there and if so, when?

Mr. Talbot: There is precious little left in the port of St. John's itself for expansion and the money you would spend on expansion would not create back-up land sufficient to compensate for the degree of expenditure you would have to make in new wharfs.

Mr. McGrath: I see.

Mr. Taylor: I might add, Mr. McGrath, that the port manager, for the year 1971, is somewhat more optimistic and is in fact budgeting for a small profit this year.

Mr. McGrath: What sort of promotional activity is carried out to promote the port? Is there a regular advertising campaign in shipping journals and so on?

Mr. Talbot: I would say there is little promotion activity carried out for one particular port. The port of St. John's had a special mission. We called it at the opening—my predecessor called it a service station on the Atlantic.

Mr. McGrath: Sir, let me interrupt you by saying that my reason for asking that question was not that we want any special treatment but that this is the most economical way to move freight. Of course, we import practically everything we consume from the mainland either through Montreal or through Halifax. The most efficient way to do this, of course, is by boat. It is the cheapest way and this is why I was wondering, because of the excessively high cost of living in Newfoundland, what we are doing to increase marine movements of freight. However, I think I have made my point on it.

With respect to St. John's being the service station of the Atlantic, we are gradually losing that position to St. Pierre, I think, through one reason or another. I will not comment on that because that is not, I think, within your province, unless you would like to comment on it.

• 1745

Mr. Taylor: It is not being done without a great deal of resistance from ourselves. We are very interested in that, sir.

As far as port promotion is concerned, nominally much of it is left up to the port manager; and I think you have said something there that I echo: the management in that port is absolutely excellent and probably the best promotion anyone could possibly give.

Mr. McGrath: Good.

[Interpretation]

M. McGrath: Ces résultats vous satisfont-ils? Sachez que je n'attaque pas la direction qui est excellente.

M. Talbot: Oui, ces résultats sont satisfaisants.

M. McGrath: Avez-vous l'intention d'introduire les containers dans cet endroit? Si oui, quand prévoyez-vous prendre une telle mesure.

M. Talbot: Il n'y a pas grand place pour faire des agrandissements dans le port de St-Jean. L'argent affecté à l'agrandissement ne donnerait pas suffisamment de terrain arrière pour compenser les sommes énormes qu'il faudrait déboursier pour la construction de nouveaux quais.

M. McGrath: Je vois.

M. Taylor: J'ajouterai que le directeur du port a une attitude assez optimiste et prévoit même pour l'année 1971, une rentabilité assez modeste.

M. McGrath: Que faites-vous pour aider le port? Avez-vous une compagnie de publicité régulière dans les journaux de navigation?

M. Talbot: Non, nous ne favorisons pas beaucoup un port particulier. D'ailleurs, le port de St-Jean a une mission particulière. Mon prédécesseur l'avait appelée station de service de l'Atlantique.

M. McGrath: Je vous interromperai en vous disant qu'on ne veut pas de petits soins particuliers. Il s'agit simplement de la façon la plus économique de faire circuler une cargaison. Naturellement, nous importons à peu près tous nos produits de consommation à l'intérieur du pays soit en passant par Montréal ou par Halifax. La façon la plus intelligente de procéder est donc le transport par bateau. Il s'agit de la méthode la plus économique qui soit et étant donné la hausse excessive du taux de la vie à Terre-Neuve je me demandais si l'accroissement des cargaisons par eau était la formule la plus sage. Toutefois, je crois que je me suis assez exprimé clairement à ce sujet.

On a dit que le port de St-Jean était une station de service pour l'Atlantique. Néanmoins, nous perdons cette position car c'est maintenant St-Pierre qui a ce titre pour une raison ou pour une autre. Je n'ajouterai rien à ce sujet parce que ce n'est pas dans le cadre de votre province à moins bien entendu que vous ne souhaitiez le contraire.

M. Taylor: Nous résistons de toutes nos forces à une telle entreprise.

Pour de ce qui est de favoriser les ports, nous laissons cette tâche au directeur du port; et je dirai avec vous que la direction du port est d'une qualité supérieure et c'est sûrement la meilleure garantie qui existe.

M. McGrath: D'accord.

[Texte]

May I just ask one final question, Mr. Chairman, and I thank the Committee for their indulgence.

What are your plans with respect to the harbour of Stephenville, which I think you now have taken the responsibility for? If my premise is wrong, then I stand corrected.

Mr. Talbot: Stephenville is not under the jurisdiction of the National Harbours Board.

Mr. McGrath: It has not been?

Mr. Talbot: No.

Mr. McGrath: You just have St. John's and Bay d'Espoir. Is that right?

Mr. Talbot: Yes.

Mr. McGrath: We call it Bay Despair, by the way.

Le président: Je vois que M. Camu a certaines réponses à donner aux questions de M. Trudel. Le Comité est-il d'avis qu'il devrait écouter M. Camu ou ajourner? Je sais que plusieurs députés veulent ajourner...

M. Duquet: Monsieur le président, on me dit que 4 ou 5 membres du Comité ont des questions à poser. Si nous devons siéger ce soir, je propose que nous ajournions et revenions ce soir.

Le président: Monsieur Duquet, si vous me le permettez, monsieur Camu pourrait donner des réponses à M. Loiselle, réponses qui ne seraient peut-être pas tout à fait satisfaisantes, mais à l'heure du souper, il pourra en trouver d'autres.

M. Duquet: Oui, mais cela nous amène à siéger jusqu'à 18h00 alors que tout le monde est d'avis qu'on devrait prendre comme coutume d'ajourner à 17h30. Il ne s'agit pas d'essayer de vous contredire, ni d'aller à l'encontre de vos opinions, mais je pense qu'on n'est pas ici pour adopter les prévisions budgétaires «à toute vapeur». M. Allmand dit qu'il a 10 ou 12 questions à poser. M. Rock en a 2. M. Portelance en a. M. Trudel en a. M. Guay en a. J'en ai. Si on doit siéger ce soir, qu'on nous donne la chance d'aller signer notre correspondance. Qu'on ajourne à 17h30 afin de voir si nos secrétaires ont des messages...

Le président: Il faudra absolument prendre une décision, monsieur Duquet, parce que tous les comités en général siègent jusqu'à 18h00.

M. Duquet: Mais monsieur le président, demandez l'avis du Comité...

Le président: C'est ce que je veux faire si vous voulez m'en laisser le temps. Je vais demander l'avis du Comité. Si le Comité veut à l'avenir siéger jusqu'à 17h30, on arrêtera à cette heure.

M. Duquet: Je le propose.

M. Forget: Je seconderais cette motion, monsieur le président. Je crois que deux heures, c'est assez long.

Le président: Le Comité ajourne jusqu'à 20h00

[Interprétation]

Puis-je poser une dernière question, monsieur le président? Je remercie d'avance le Comité de sa bienveillante indulgence.

Quels sont vos plans pour le port de Stephenville qui tombe sous votre responsabilité? Si ma prémise est fausse, ne me laissez pas dans ce sophisme.

M. Talbot: Stephenville ne tombe pas sous le coût du Conseil des ports nationaux.

M. McGrath: Jamais, par le passé?

M. Talbot: Non.

M. McGrath: Vous avez pourtant fait St-Jean et Baie d'Espoir, n'est-ce pas?

M. Talbot: Oui.

M. McGrath: Il faut dire *Bay Despair*, je dois dire.

The Chairman: Dr. Camu wishes to answer Mr. Trudel's questions. Does the Committee wish to listen to Dr. Camu or does he prefer to adjourn? I know that many members desire the latter solution...

Mr. Duquet: Mr. Chairman, four or five members of the Committee want to ask questions. If we must come back tonight, I propose that we adjourn and we will come back this evening.

The Chairman: Mr. Duquet, Dr. Camu could possibly answer the questions of Mr. Loiselle and perhaps his answers will not be totally satisfactory but he could come back on this particular subject this evening.

Mr. Duquet: Yes, but this brings us to sit until six o'clock and every one of us think that we should adjourn as a habit at 5.30 p.m. I do not want to say the opposite of what you are saying or go against your opinions but I think that we are not here to pass the estimates at the speed of a jet. Mr. Allmand says that he has 10 or 12 questions to ask. Mr. Rock wishes to ask two questions and so Mr. Portelance, Mr. Trudel and Mr. Guay and myself wish to ask questions. If we must come back this evening we should be allowed to check our mail. If we finish at 5.30 p.m. then we will be able to know if our secretaries have any messages for us...

The Chairman: We must take a decision on that because all committees usually adjourn at six o'clock.

Mr. Duquet: But, Mr. Chairman, I wish you would ask the Committee what he wishes to do?

The Chairman: This is what I intended to do if you will allow me to do so. Is it the pleasure of the Committee that we should adjourn at 5.30 p.m. in the future? Should we stop at 5.30 p.m.?

Mr. Duquet: I propose this motion.

Mr. Forget: I second the motion, Mr. Chairman. Two hours of sitting is pretty long.

The Chairman: The Committee will adjourn until eight o'clock this evening.

[Text]

EVENING SITTING

● 2005

The Chairman: Gentlemen, while we are waiting for Mr. Camu I think we will continue with Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Talbot, earlier I had asked some questions about the loss in business in Montreal. Some people have suggested that this loss might be due to two causes which I will mention and I will ask for your comment.

One of the causes suggested is that the CNR has been making special deals with shipping companies to take all their freight from Halifax and Saint John if they landed there, and it has been suggested that the rates that have been quoted and agreed upon between the CNR and the shipping companies are so low that ships cannot compete with them to Montreal. Have you or anybody in the Harbours Board been aware of these allegations? Have you checked into them? Do you know if they are true or not?

Mr. Talbot: Mr. Allmand, there is a rate now in existence with the CNR on the container movement from Montreal to Toronto. This is a rate that appears to be satisfactory to Furness Withy. The experience with Furness Withy has been very successful. They started with one barge, one crane and three ships. They ordered a fourth ship, they ordered a second container crane and, I understand, they have ordered three more ships, so the influence of the freight rates from Montreal to Toronto versus the freight rates from Halifax to Montreal, or Saint John to Montreal, does not seem to be of very great concern to them.

On the other hand, the matter of rates as they affect containers from an Atlantic port to Montreal is a matter for the CTC. I think this question should be addressed to the CTC.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Talbot. I just wanted to have your reaction. I agree with you that I should put this question to Mr. Pickersgill and I intend to do so, because I believe under the National Transportation Act all rates must be competitive. I just wanted to know whether you were aware of this particular allegation.

The other allegation is that an income tax provision that places a 15 per cent tax on Canadian shipping companies which carry freight in Montreal is discriminatory against the ships in that it does not apply to the railways nor to foreign shipping companies.

Mr. Talbot: Would you mind repeating the first part?

Mr. Allmand: There is a 15 per cent tax under the Income Tax Act which applies to Canadian shipping companies landing freight in Montreal and, I guess, in other Canadian ports which does not apply to foreign shipping companies and which does not apply to the railways. It is alleged that this tax discriminates against shipping into

[Interpretation]

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, tandis que nous attendons M. Camu, je pense que nous allons entendre M. Allmand qui avait déjà commencé.

M. Allmand: Monsieur Talbot, j'ai posé précédemment quelques questions au sujet des pertes d'affaires à Montréal. Certains ont prétendu que ces pertes pouvaient avoir deux causes que je mentionnerai et je vous prierai ensuite de faire un commentaire.

Une des causes serait que le CN a conclu des ententes particulières avec des sociétés maritimes de prendre tous leurs cargots à Halifax St-Jean s'ils accostaient là, et les tarifs cités et qui auraient été convenus entre le CNR et les sociétés maritimes sont si bas que les navires ne peuvent leur faire concurrence au Port de Montréal. Etes-vous, vous-même, ou l'un des membres du Conseil des Ports Nationaux, au courant de ces allégations? Les avez-vous vérifiées? Savez-vous si ces allégations sont vraies ou fausses?

M. Talbot: Monsieur Allmand, un tarif est présentement fixé avec le CNR sur le mouvement des «container» de Montréal à Toronto. Ce tarif semble satisfaisant quant à la *Furness Withy*. L'entente avec la *Furness Withy* a été très réussie. Au point de départ, il ne disposait que d'une péniche, une grue et trois navires. Ils ont commandé un quatrième navire, un second monte-charge pour les «containers» et, il me semble, commandé trois navires; on serait donc porté à croire que la menace des tarifs du transport des marchandises de Montréal à Toronto par rapport au taux de fret d'Halifax à Montréal ou St-Jean à Montréal ne semble pas les affecter profondément.

Par contre, la question des tarifs portant sur le transport des «containers» d'un port de l'Atlantique à Montréal est du ressort de la CTC. Je pense que la question devrait être adressée à la CTC.

M. Allmand: Merci, monsieur Talbot. Je voulais simplement connaître votre sentiment. J'admets, comme vous me le suggérez, que c'est à M. Pickersgill que je dois poser la question et j'ai l'intention de le faire, car je crois qu'en vertu de la loi nationale des transports, tous les tarifs doivent être concurrentiels. Je tenais simplement à savoir si vous aviez eu connaissance de cette allégation particulière.

L'autre allégation est une disposition de la loi de l'impôt sur le revenu, imposant une taxe de 15 p. 100 aux sociétés maritimes canadiennes qui transportent des marchandises à Montréal, est discriminatoire à l'égard des navires en ce qu'elle ne s'applique pas aux chemins de fer non plus qu'aux sociétés maritimes étrangères.

M. Talbot: Voudriez-vous s'il vous plaît répéter la première partie de ce que vous avez dit?

M. Allmand: En vertu de la loi sur l'impôt sur le revenu, une taxe de 15 p. 100 est imposée aux sociétés maritimes canadiennes qui débarquent des marchandises à Montréal, et, je le présume, dans d'autres ports canadiens et ceci ne s'applique pas aux sociétés maritimes étrangères non plus qu'aux sociétés ferroviaires. On pré-

[Texte]

Montreal and discriminates against the Port of Montreal and other upstream ports and gives an advantage to the railways and to foreign shipping companies. I just wanted to ask whether you were aware of this particular allegation and the problems that it presents for the Port of Montreal?

• 2010

Mr. Taylor: Yes, we are aware of it and we are given to understand that there have been discussions carried on between the Transport Ministry and the Department of Finance with regard to this subject. At what level they may be I am not at all sure at the moment, but certainly they are aware of it and we are interested in the outcome.

Mr. Allmand: I see, and the Department of Finance is now involved in the question?

Mr. Taylor: We are given to understand there have been discussions, but we are not involved with them personally.

Mr. Allmand: Thank you, very much. Another question, Mr. Chairman, relates to the same matter, the loss of business in Montreal, and concerns the programs that have been carried on by American trucking companies bringing freight from Quebec into New York, Boston and other American ports at lower rates than ships into Montreal can compete with. I am wondering whether this problem for our ports, the fact that the American Ports are draining off our shipping business through trucking, has been part of your concern and whether there is anything that you can do about it as the National Harbours Board concerned with the economic strength of our ports.

I hear that on the West Coast there has been competition from Seattle and, of course, on the East Coast from Boston, Philadelphia, Baltimore and New York, but principally New York.

Mr. Talbot: Mr. Allmand, I do not think the allegation is quite correct. There is a very interesting article in the magazine, *Canadian Shipping and Marine Engineering News* of February 1971, that speaks to that problem of containerization, Canada versus the United States, and I would be ready to make the statement that at this time our Canadian ports are draining more traffic away from United States ports than the United States ports are draining away from Canada.

Mr. Allmand: When you say "at this time", sir, are you referring to very recently or are you referring to 1970?

Mr. Talbot: Let us say for the past two years.

Mr. Allmand: The past two years?

Mr. Talbot: Yes.

Mr. Allmand: And you say there are statistics to back that up?

Mr. Talbot: You never get the statistics...

Mr. Allmand: I am pleased to hear that if it is true.

[Interprétation]

tend que cette taxe marque la discrimination à l'égard du transport maritime accostant à Montréal et tout aussi bien à l'égard du port de Montréal et autres ports d'amont; il favorise les chemins de fer et les sociétés maritimes étrangères. Je demande simplement si vous êtes conscients de cette allégation particulière et des difficultés qu'elle suscite pour le port de Montréal?

M. Taylor: Oui, nous en sommes conscients et on nous a laissé entendre que des pourparlers se poursuivent entre le ministère des Transports et le ministère des Finances relativement à cette question. A quel palier se trouvent les discussions présentement; je n'en sais rien, mais nul doute que ces ministères s'y intéressent et nous attendons avec impatience d'en connaître l'issue.

M. Allmand: Je vois, et le ministère des Finances s'intéresse maintenant à la question?

M. Taylor: On nous laisse entendre que les pourparlers se poursuivent sans être engagés personnellement.

M. Allmand: Merci beaucoup. Une autre question, monsieur le président, vise le même point, la perte d'une part des affaires à Montréal et a trait aux programmes qui ont été mis en œuvre par les sociétés de camionnage américaines qui transportent des marchandises de Québec à New York, Boston et d'autres ports des États-Unis à des tarifs inférieurs à ceux auxquels les navires qui se rendent à Montréal peuvent rivaliser. Je me demande si ces difficultés auxquelles nos ports ont à faire face, le fait que des ports américains sapent notre commerce maritime par le camionnage, font partie de vos préoccupations et si il y a des mesures que vous pouvez prendre sous l'autorité du Conseil des ports nationaux pour fortifier notre économie portuaire.

On me dit que, sur la côte du Pacifique, Seattle nous fait concurrence et, naturellement, sur la côte de l'Atlantique, Boston, Philadelphie, Baltimore et New York, mais surtout New York.

M. Talbot: M. Allmand, je ne crois pas que cette allégation soit parfaitement fondée. Un article fort intéressant a été publié dans le *Canadian Shipping and Marine Engineering News* en février 1971, traitant de ce problème de la containerisation, le Canada face aux États-Unis, et je serais prêt à déclarer que présentement nos ports canadiens sapent beaucoup plus du trafic des ports américains que les ports américains ne peuvent saper de nos ports canadiens.

M. Allmand: Quand vous dites «présentement» parlez-vous de ces tout derniers temps ou de 1970?

M. Talbot: Disons les deux dernières années.

M. Allmand: Les deux dernières années?

M. Talbot: Oui.

M. Allmand: Et vous dites qu'il y a des statistiques pour le prouver?

M. Talbot: Nous n'obtenons jamais les statistiques...

M. Allmand: Je suis heureux de l'apprendre si cela toutefois est vrai.

[Text]

Mr. Talbot: You never get the statistics because the statistics are something that are private to the railroads.

Mr. Allmand: Yes, there have been many articles, I might say, to the contrary. I could quote them to you. I have them here in my file which say the opposite, but again I do not know whether they are correct or not.

Mr. Talbot: I do not believe Mr. Allmand, that this should be of great concern to Canadian ports. This article explains it quite correctly. Our facilities here are more oriented to the movement of the container by rail. For example, in the port of New York you have to take the container on to a semitrailer—I made the statement here last year—and move it to a yard called Meadows, which is five miles from the port. Then one semitrailer and a container are embarked on a flatcar and moved either West or South.

In Canada in the Port of Quebec or the Port of Montreal you put four containers onto a flatcar and this movement is admitted by one of the major railroads in the United States to be more economical.

Mr. Allmand: I see. On another point, Mr. Talbot, on February 10, 1971 an article was written suggesting that certain shipping companies were going to boycott the Port of Montreal this summer to show their disgust for some of the conditions they have to endure in Montreal. I want to know if you investigated that story. Is there any truth to it and could you tell us who is responsible for promoting that particular story?

Mr. Talbot: This article was written by the editor of one of the marine magazines in Montreal. It is a private opinion. I would not dare to comment on the private opinions expressed in that article by Mr. Gallagher, I believe it was.

Mr. Allmand: I see. As far as you know there is no basis for that story at all?

Mr. Talbot: If he wants to close the port that is his own private view, and that is a suggestion he makes.

Mr. Allmand: I thought he...

Mr. Talbot: His suggestion is to close the port for three months.

Mr. Allmand: Oh, I thought his suggestion was that certain shipping companies were going to boycott the harbour.

• 2015

Mr. Talbot: Well, the way I read it, Mr. Allmand, his suggestion was that it would be a good idea to close the port for three months.

Mr. Allmand: I did not read it that way, but either way it is rather disturbing, but you feel there is no basis at all for this.

Mr. Talbot: That is his own private view. That is the way I look at it, the way I read it.

[Interpretation]

M. Talbot: Nous n'obtenons jamais les statistiques car les statistiques sont celles des sociétés ferroviaires.

M. Allmand: Oui, il y a eu de nombreux articles, j'ose le dire, qui exprimaient le contraire. Je pourrais vous les citer. Je les ai ici dans mon dossier et ils contredisent ce que vous dites; mais, encore une fois, je ne sais s'ils sont ou non bien fondés.

M. Talbot: Je ne crois, monsieur Allmand, que cela inflige une grande appréhension à nos ports canadiens. Ces articles l'expliquent très exactement. Nos installations sont faites plutôt en vue du mouvement du container par voie ferrée. Par exemple, dans le port de New York, vous devez placer le container sur une semi-remorque—je l'ai indiqué ici l'année dernière—et se diriger sur une gare de triage appelée Meadows, qui se trouve à 5 milles du port. Ensuite, une semi-remorque et un container sont chargés sur un wagon en plateforme acheminé soit vers l'Ouest ou vers le Sud.

Au Canada, dans le port de Québec ou de Montréal, nous chargeons quatre containers sur un wagon en plateforme et ils sont acheminés par une grande voie ferrée des États-Unis pour en réduire le coût.

M. Allmand: Je vois. Au sujet d'une autre question, monsieur Talbot, le 10 février 1971 un article a paru voulant que certaines sociétés maritimes boycottent le port de Montréal cet été pour protester contre certaines conditions qu'ils ont à subir à Montréal. J'aimerais savoir si vous avez fait enquête à ce sujet. Quelle en est la véracité et pourriez-vous nous dire qui est responsable de ce genre de propagande?

M. Talbot: Cet article a été écrit par un rédacteur en chef d'une revue de la marine à Montréal. Il s'agit d'une opinion personnelle. Je ne me permettrais pas de discuter une opinion personnelle exprimée dans cet article par M. Gallagher, il me semble.

M. Allmand: Je vois. Alors, la source n'en serait pas authentique?

M. Talbot: S'il veut fermer le port, libre à lui de le dire, si c'est une suggestion qu'il fait.

M. Allmand: Je pensais...

M. Talbot: Ce qu'il propose, c'est de fermer le port pendant trois mois.

M. Allmand: Oh, je pensais qu'il avait annoncé que certaines sociétés maritimes allaient boycotter le port.

M. Talbot: Bien, de la manière dont je l'entends moi-même, monsieur Allmand, il proposait comme étant une bonne idée de fermer le port pendant trois mois.

M. Allmand: Ce n'est pas ce que j'ai compris; mais, d'une façon ou de l'autre, la chose est plutôt troublante, mais du moment que vous me dites que la crainte n'est nullement fondée...

M. Talbot: C'est sa propre façon de voir les choses. Et moi, c'est ma façon de l'interpréter; c'est en ce sens que je l'ai lu.

[Texte]

Mr. Allmand: From your discussions and your knowledge of the shipping community, there are no shipping companies that are intending to support this boycott?

Mr. Talbot: Not to our knowledge, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: You have investigated it? It is a rather serious thing. I hope there is no truth in it. I just want to know whether it has been investigated and whether there is any truth in it or not. You seem to have dismissed it merely on the basis of a private opinion. I would like to know whether anybody is backing up this opinion.

Mr. Talbot: Of all the parties we have consulted, very few people would accept this opinion.

Mr. Allmand: I see. A final question I have for the moment, Mr. Chairman, has to do with the development of land on the waterfront in the Montreal area. I wanted to know whether any studies are being made for the economic development of port areas in other ports. We have seen New York and other places that have made a lot of revenue on the development of port areas. When some of us met with Mr. Beaudet about two years ago he announced certain ideas that he had for the development of the waterfront areas of Montreal. He suggested perhaps a trade centre and other types of revenue producing buildings might be built. Could you tell us whether there are any plans being made or any studies carried out for the economic development of the waterfront land in the Montreal port region?

Mr. Talbot: We recently directed Mr. Beaudet to constitute locally a port planning committee. Maybe under the aegis of a new administration this task could be better undertaken by a local authority or a local port group.

Mr. Allmand: Did you say they suggested it could be better done by a local port group, which means that once the new system is in operation this will be carried out by them?

Mr. Talbot: That would be one of their main tasks.

Mr. Allmand: I see.

Mr. Talbot: That is the way I understand it.

Mr. Allmand: Perhaps I could ask Dr. Camu if that will be one of the powers permitted to the local port authorities that will be set up.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: There will be two things related to the future of any port. In all cases the future administration should look after a five year budget on the one hand and a master plan for its waterfront on the other. If they do not have that they should initiate that kind of survey or study. Second, this specific request for the Port of Montreal come from the Montreal port council when they met with the Minister some time in early December. We had several questions and one was identical to your question. They said some studies have been investigated in the

[Interprétation]

M. Allmand: Par suite de vos pourparlers et de votre connaissance du monde maritime, aucune société maritime ne se prépare à participer à ce boycottage?

M. Talbot: Pas que je sache, monsieur Allmand.

M. Allmand: Vous avez fait enquête? Ce n'est pas à prendre à la légère. J'espère qu'il n'y a rien de vrai dans cette histoire. Je veux simplement savoir si l'enquête a été faite et s'il y a le moindre mot de vérité dans cette affaire. Vous semblez en faire fi sous prétexte qu'il s'agit d'une opinion personnelle. J'aimerais savoir si cette opinion a ses partisans.

M. Talbot: Parmi ceux que nous avons consultés, bien peu se rangeraient à cet avis.

M. Allmand: Je vois. Une dernière question que j'aimerais maintenant poser, monsieur le président, concerne la mise en valeur du terrain dans la région portuaire de Montréal. Je voudrais savoir si des études sont faites en vue de l'aménagement économique des zones portuaires dans d'autres ports. New York, et d'autres endroits, ont tiré de gros revenus de l'aménagement des régions portuaires. Lors de notre rencontre avec M. Beaudet, il y a environ deux ans, il nous a soumis certaines idées qu'il entretenait au sujet de la mise en valeur des régions portuaires de Montréal. Il songeait à un centre commercial et autres bâtiments du genre qui seraient une source de revenu et qui pourraient être construits. Pourriez-vous nous dire si on trace des plans ou si des études sont faites en vue de l'aménagement économique des terres riveraines dans la région du port de Montréal?

M. Talbot: Nous avons récemment chargé M. Beaudet de réunir un comité pour la planification portuaire locale. Il est possible que sous l'égide d'une nouvelle administration cette tâche soit mieux accomplie par une autorité ou un organisme local.

M. Allmand: Avez-vous dit qu'on a prétendu que cela pourrait être mieux accompli par un groupe portuaire local, soit qu'une fois le nouveau système en marche son fonctionnement serait assuré par eux?

M. Talbot: Ce serait une de leurs principales fonctions.

M. Allmand: Je vois.

M. Talbot: C'est ainsi que je l'entends.

M. Allmand: Je pourrais peut-être demander à M. Camu si ce sera un des pouvoirs conférés à l'autorité portuaire locale qu'on doit organiser.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Toute installation portuaire future supposera deux choses. Dans tous les cas, la future administration devra surveiller un budget de cinq ans d'une part en un plan directeur de ces aménagements des rives d'autres part. Si ces plans ne sont pas à leur disposition, ils devront entreprendre des enquêtes ou études. Deuxièmement, cette demande particulière concernant le port de Montréal a été soumise par le conseil du port lors de sa confrontation avec le ministre au début de décembre. On nous a posé de nombreuses questions dont une se rappro-

[Text]

past by other government departments. I am aware of that because I did one of those studies for the port of Quebec more than fifteen years ago; and I said that it is possible to initiate such a land use study of the waterfront, to other departments. It is very possible. I think two of them can be done and should be combined, ideally.

• 2020

Mr. Allmand: Last year, I put a question to Mr. Mann and the other officials who were before us about publicity for our ports in Canada. I compared the type of publicity that was being put out by Rotterdam with that which was being put out by the National Harbours Board and our publicity was very poor compared to the publicity that was put out by Rotterdam.

Will this sort of thing, in addition to the development of the harbour land, be left and given to the local port authorities so that they can promote their own ports?

Dr. Camu: You are perfectly correct. Promotion, publicity and information will, in the future, be the responsibility of each port.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: I have just one point to make with reference to Mr. Allmand's first point and that is that, by strange co-incidence, the Atlantic conference shipping rates are the same from overseas ports to Halifax, to Saint John or to Montreal. In addition, of course, there is the freight rate between Halifax or Saint John and Montreal. So, one would think that the competitive advantage would be to Montreal under those circumstances.

I do not know the answer as to why it is not, any more I guess than anyone else in this room; but I did bring it up during that debate, if Mr. Allmand will recall. Perhaps we could find out from Mr. Pickersgill why it is so. Or maybe, Dr. Camu, with your studies, perhaps you know why it should be so?

Dr. Camu: No, I do not have the specific answers. I am aware a little bit of the structure of these freight conferences in or out, because usually it is one way across the Atlantic like the Mediterranean service towards North America or North America to the Mediterranean service, and that the companies pool together and decide to give one rate, as long as customers give a certain amount of their business to these companies and vice versa. This is the type of agreement. You may recall that, under a trade practices commission or something here, there was an investigation of these freight rates.

Mr. McCleave: That is right, and we cured that. We had to cure it by legislation, otherwise all these shipping companies were engaged in an illegal conspiracy. They are still engaged in illegal conspiracy only we sanctified it for a while.

[Interpretation]

chant fort de la vôtre. On nous a dit que des études avaient été faites dans le passé par d'autres ministères du gouvernement. J'en ai eu connaissance, car j'ai fait une de ces études pour le port de Québec il y a plus d'une quinzaine d'années et je déclarais qu'il était possible aux autres ministères d'entreprendre semblable étude sur l'aménagement du terrain dans les ports. C'est très possible. Je pense qu'on peut en faire deux et les combiner de façon très heureuse.

M. Allmand: L'année dernière, j'ai posé une question à M. Mann et aux autres fonctionnaires qui ont témoigné devant le Comité au sujet de la publicité relative à nos ports canadiens. Je comparais la publicité du port de Rotterdam et celle faite par le Conseil des ports nationaux et la nôtre était bien médiocre comparée à celle de Rotterdam.

Est-ce qu'on en laissera le soin, en plus de l'aménagement du terrain du port, aux autorités portuaires locales afin qu'elles soient libres de promouvoir leurs propres ports?

M. Camu: Exactement. Promotion, publicité et information relèveront à l'avenir de chaque port.

M. Allmand: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Je n'ai qu'une question et elle se rapporte à la première que M. Allmand a posée, soit que, par une curieuse coïncidence, les tarifs maritimes fixés par la Conférence de l'Atlantique sont les mêmes que ceux des ports d'outre-mer dont les navires s'acheminent sur Halifax, Saint-Jean ou Montréal. Il y a de plus, naturellement, le tarif frappant le transport des marchandises entre Halifax et Saint-Jean ou Montréal. Et l'on serait porté à croire, dans les circonstances, que c'est Montréal qui bénéficie de la concurrence.

Je ne vois pas pourquoi il n'en est pas ainsi, pas plus que quiconque ici dans la salle; mais j'ai soulevé la question au cours des débats, si M. Allmand s'en souvient bien. Nous pourrions peut-être demander à M. Pickersgill comment cela s'explique. Ou, peut-être, monsieur Camu, vos études vous ont-elles éclairé sur ce point?

M. Camu: Non je n'ai aucune réponse précise. Je connais un peu la structure interne ou externe de ces conférences sur le transit, parce que l'acheminement se fait d'habitude en un sens à travers l'Atlantique, comme c'est le cas du service méditerranéen vers l'Amérique du Nord ou de l'Amérique du Nord vers la Méditerranée, et que les compagnies s'entendent pour fixer le tarif, pourvu que les clients assurent une certaine partie de leur commerce à ces sociétés et vice-versa. Il s'agit de ce genre de contrat. Vous vous souviendrez peut-être qu'en vertu des règlements de la Commission qui régit les pratiques commerciales ou organisme de ce genre, une enquête a eu lieu sur ces tarifs affectant le transport marchandise.

M. McCleave: C'est vrai et nous y avons remédié. Nous avons dû obvier à cet état de choses par législation, autrement ces sociétés maritimes se trouvaient engagées dans une conspiration illégale. Elles le sont toujours, mais nous les avons momentanément absoutes.

[Texte]

Dr. Camu: Yes, that is correct. There have been improvements but I understand that lately the game has more or less started again. Not openly, but I heard this.

The Chairman: I think Dr. Camu is now ready to give an answer to Mr. Trudel on the question of the city of Montreal.

Dr. Camu.

M. Camu: Monsieur Trudel, vous aviez fait circuler tantôt un tableau statistique montrant les réclamations de la ville de Montréal des subventions en guise de taxes qui auraient dû être payées par le Conseil des ports nationaux. J'ai fait une petite enquête rapide pendant que M. Talbot s'occupait à répondre à d'autres questions avec un groupe d'agents du Conseil des ports et je dois avouer que vous avez parfaitement raison. Dans la série des trois dernières années, 1968-1969, 1969-1970, 1970-1971, certaines sommes d'argent n'ont pas encore été payées. Elles représentent au total environ \$3,415,000, ce qui est assez considérable. Si je me base sur le tableau que vous avez fait circuler, les deux dernières colonnes sont celles qui m'intéressent en particulier, le total d'une part et le montant perçu de l'autre, ce total de sommes non payées jusqu'à maintenant depuis trois ans correspond à la différence entre le montant de \$1,963,580 pour les trois dernières années, soustrait au total correspondant. C'est ainsi qu'on arrive à une somme non payée de \$3,415,000. Ce qui a été versé à l'heure actuelle, c'est un acompte d'environ 2 millions dans chaque cas.

Pourquoi cette somme n'a-t-elle pas été payée depuis trois ans? C'est que ces subventions en lieu et place de taxes sont, bien entendu, basées sur l'ensemble des terrains du Conseil des ports nationaux, ainsi que des édifices qui lui appartiennent. Ces deux groupes d'éléments sont à la base de l'inventaire qui a été fait d'après un système qui est fort bien connu ici, c'est-à-dire d'après la loi fédérale qui gouverne ce genre de subventions. Dans ce cas-là, si on n'a pas payé, je suis obligé de le répéter parce que c'est la raison qu'on me donne: entre le ministère des Finances et la Société centrale d'hypothèques et de logement, il y a encore des discussions au point de vue juridique, pour savoir à qui appartiennent les immeubles de la Cité du Havre où il y en a plusieurs. Il y a, en particulier, l'ancien centre administratif de la Corporation de l'Expo, l'Expo-Théâtre, l'Autostade et surtout le grand terrain de stationnement Victoria qui a servi, pendant l'Expo, de principal terrain de stationnement pour les milliers de visiteurs qui sont venus et qui est très grand. Alors l'ensemble de cette question n'étant pas encore réglé, je trouve malheureux que la ville ait été pénalisée. Le Conseil des ports nationaux a donné tout ce qu'il pouvait, c'est-à-dire à peu près \$1,960,000, au cours des trois dernières années, mais la différence reste à payer. Les montants sont sujets à vérification, c'est entendu, mais la somme globale des chiffres que vous avez donnés est très près de la réalité. Alors tout ce que nous pouvons faire à l'heure actuelle, c'est de forcer la note pour que le ministère des Finances, d'une part, et la Société centrale d'hypothèques et de logement de l'autre, avec le Conseil des ports nationaux, en arrivent le plus rapidement possible à une entente afin que la ville ne soit pas lésée davantage dans la perception de sommes qui lui reviennent.

[Interprétation]

M. Camu: Oui, en effet. Il y a eu amélioration; mais, je crois comprendre que, dernièrement, le jeu a plus ou moins recommencé. Pas ouvertement, mais la rumeur m'est parvenue.

Le président: Je pense que M. Camu est maintenant prêt à répondre à la question de M. Trudel concernant la ville de Montréal.

Monsieur Camu.

Dr. Camu: Mr. Trudel, you distributed a moment ago, a statistical table showing the claims by the city of Montreal for subsidies in lieu of taxes that should have been paid by the National Harbours Board. I made a quick investigation while Mr. Talbot was busy answering other questions from a group of agents of the National Harbours Board and I must admit that you are perfectly right. In the course of the three last years: 1968-1969, 1969-1970, 1970-1971, certain amounts were paid again. These amounts represent about \$3,415,000, which is no small amount. On the table you just have distributed the two left columns are of a particular interest to me, on the one part the total and the amount received on the other hand, the total of the amount not yet paid in the past three years make the difference between the sum of \$1,963,580 for the three last years, subtracted from the corresponding total. We thus get an amount of \$3,415,000 unpaid. What has been paid so far is an account of about \$2 millions in each case.

Why a delay of three years in paying this amount? These subsidies in lieu of taxes are, of course, based on all land owned by the National Harbours Board and this applies also to its buildings. These two elements constitute the basis for the inventory done according to a well-known method, that of the federal law system that governs this type of subsidies. In that particular case, if the money was not paid, and so I must repeat since it is the reason given to me, discussions are going on between the Department of Finance and the Central Mortgage and Housing Corporation with the judicial implications, in order to determine who the buildings of the Cité du Havre belong to and there are a few. There are, among others, the old administration building of Expo Corporation, Expo-Theatre, the Autostad and, more important yet, the large Victoria parking lot, the main parking lot during Expo, for the thousands of visitors that came over and it is a very large one. This general question not having been settled yet, I find it very unhappy that the city should be penalized. The National Harbours Board provided all it could, almost \$1,960,000 during the past three years, but there is still a difference to pay. The amounts will be checked, of course, but the total amount for the figures you have given is very close to the truth. All we can do for the time being is to exercise pressure so that the Department of Finance and the Central Mortgage and Housing Corporation, with the National Harbours Board, come into a quick agreement with the city so as to not increase the losses already suffered.

[Text]

● 2025

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Trudel?

M. Trudel: Oui. Me permettez-vous de faire une observation?

Le président: Très bien, monsieur Trudel.

M. Trudel: Je sais, monsieur le président, qu'il existe des problèmes de distribution des coûts. D'après la réponse qui nous a été donnée, nous sommes d'accord: les mêmes critères sont utilisés pour l'évaluation et le litige n'existe pas dans le barème d'évaluation, mais plutôt dans la distribution des coûts entre les différents ministères.

M. Camu: C'est là mon opinion.

M. Trudel: Bon. Je crois que cela répond à ma question.

J'avais déposé, monsieur le président, auprès du secrétaire, une lettre datée du 28 janvier et une autre du 5 février, lettres qui établissent les bases de ma représentation de cet après-midi, en plus des documents que j'avais déjà déposés. Je me demande si le Comité accepterait que ces documents soient publiés en appendice à notre compte rendu d'aujourd'hui.

The Chairman: Is it the wish of the Committee that those two letters—have you received those letters?

Les membres du Comité ont-ils tous une copie de ces lettres?

Is it the wish of the Committee that those two letters be appended to our report?

Some hon. Members: Agreed.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aurais encore deux questions à poser.

Le président: Allez, monsieur Trudel.

M. Trudel: Elles s'adressent à M. Camu mais elles n'ont rien à voir avec le point que j'avais soulevé. Il s'agit plutôt d'une explication qu'il nous a donnée cet après-midi au sujet de l'élargissement de la canalisation des cours d'eau et du tirant d'eau des différents navires. Ma question s'adresse autant à M. Talbot qu'à M. Camu. Envisagez-vous présentement la possibilité de recevoir au port de Montréal des bateaux du type LASH? Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, l'expression anglaise est *lighter aboard ship vessel*; ce serait une version maritime du système *piggyback*: Des navires plus petits pourraient utiliser la canalisation tout en passant par les ports intérieurs.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Oui, je suis au courant que ce type de navire existe. Je n'en ai pas vu fonctionner parce que très peu de prototypes existent; je pense qu'il y en a deux ou trois seulement. J'y vois un désavantage et je vais vous dire pourquoi. En général, ce genre de navire est économique en autant qu'il y ait un éclatement considérable du nombre d'unités transportées à bord de ce bateau, et ceci

[Interpretation]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Yes. May I be allowed a comment?

The Chairman: Very well, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I know, Mr. Chairman, that costs are not distributed without difficulty. According to the answer given, we agree that the same criteria are used for assessment and there is no legal wrangling about the assessment role, but rather about the distribution of costs between different departments.

Dr. Camu: That is my view.

Mr. Trudel: Good. I think this answers my question.

Mr. Chairman, I have left with the secretary a letter dated January 28 and another dated February 5, stating the basis of my representations this afternoon, besides a document I had already transmitted. I wonder if the Committee would accept these documents to be published as an appendix to our deliberations today.

Le président: Le comité désire-t-il que ces deux lettres—avez-vous reçu ces lettres?

Have all the members of the Committee received a copy of these letters?

Est-ce que le comité désire que ces deux lettres soient annexées en appendice à notre rapport?

Des voix: D'accord.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have two more questions.

The Chairman: Very well, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: They are addressed to Dr. Camu but they have nothing to do with the point I raised. It more or less concerns an explanation that he gave us this afternoon about the broadening of canals and ship tonnage. My question could possibly be answered as well by Mr. Talbot or Dr. Camu. Do you presently expect to admit in the port of Montreal vessels of the type LASH? I do not know whether you heard about them, it is described in English as *Lighter Aboard Ship Vessel*, a kind of Maritime version of the *Piggyback* system. Smaller vessels could use the canals through inland ports.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: Yes, I know this type of vessel exists. I did not see them at work because very few prototypes are known, possibly two or three. They present some disadvantage and I will tell you why. In general, that type of vessel is economical inasmuch as there can be an explosion of the number of units carried aboard the vessel and this is worthwhile inasmuch as you have around a great

[Texte]

est valable en autant que vous avez autour d'un grand port, plusieurs affluents avec des ports situés à moins d'une centaine de milles. A ce moment-là, chacune des vagues qui part du bateau-mère, va au port et en revient peut le faire dans un temps assez court pour permettre de desservir, si vous voulez, une grande zone par un nouveau transport par eau et directement aux clients, parce que cela suppose aussi que l'ensemble de ces petits navires desserviraient surtout les industries, en particulier, ou des clients qui habitent le long, par exemple, des rives d'un fleuve ou de plusieurs de ces affluents.

Dans le cas de Montréal, je verrais peut-être un bateau de ce genre venir au port et décharger ses quarante, cinquante ou cent cinquante chalands qui, d'une façon autonome pourraient aller disons vers Trois-Rivières, Valleyfield, peut-être Sorel, remonter peut-être un peu plus loin, vers par exemple Belœil, dans ce coin-là, et même entrer dans l'Outaouais et venir jusqu'à Ottawa. Je pense que le rayonnement à partir de Montréal serait assez favorable, mais pour remonter le Saint-Laurent, il y a un problème assez important: celui des écluses. Pour que ce soit économique, il faudrait envoyer au moins une série de huit, neuf ou dix de ces chalands qui traverseraient l'écluse ensemble et continueraient écluse par écluse jusqu'au lac Ontario. Il s'agit ni plus ni moins d'un système de containers, mais chaque chaland devient un container qui se déplace avec sa propre propulsion. Vous vous rendez compte qu'au lieu du container qui se déplace rapidement sur roues, par camion ou par chemin de fer, ces barges se déplacent à la même vitesse et même plus lentement que le bateau-mère. Il faudrait calculer un espace de temps assez considérable entre l'aller et le retour de cette grande zone de 150 ou à peu près 175 milles autour du bateau-mère qui serait situé dans le port de Montréal, puisque c'est l'exemple que vous avez donné. Pour que ce soit efficace, il faudrait au moins deux bateaux de ce genre, c'est-à-dire que le bateau reviendrait, déchargerait ses chalands et s'en retournerait à vide, pour revenir une deuxième fois, et reprendre les chalands qui auront été remplis. Cela suppose un capital assez considérable.

A l'heure actuelle, ces bateaux ont été dessinés pour deux grands ports, dans deux embouchures avec deux systèmes particuliers: Nouvelle-Orléans et le Mississippi, Rotterdam et le Rhin. Dans le cas du Saint-Laurent, où serait-ce situé? Il faudrait le faire disons au détroit de Sept-Îles ou au détroit de Cabot, si c'était comparable, mais ce ne l'est pas.

Je pense que la technologie actuelle ne donne pas encore aux bateaux LASH toute l'adaptation voulue pour le Saint-Laurent.

En outre, ces bateaux ont un tirant d'eau assez fort et je ne pense pas qu'ils pourraient s'aventurer dans trente-cinq pieds d'eau jusqu'à Montréal à l'heure actuelle.

C'est tout ce que je sais sur la question, mais c'est une question intéressante à suivre.

M. Trudel: Monsieur le président, je crois qu'on a mentionné le symposium qui a eu lieu à McGill, le 29 mai dernier où on a présenté un exposé voulant que les 2,100 débardeurs et 345 contremaîtres du port de Montréal étaient d'une utilité grandissante. C'est un point qui a été défendu, ce n'est pas le mien. Il me semble ressortir de la discussion de cette journée-là, que des gens du Conseil du

[Interprétation]

port a number of waterways within 100 miles. At that time, each was starting from the mother ship, ride to the port and back within a time short enough to serve a large port area by a new water transport and directly to customers, because it also implies that these small vessels would mainly serve industries while customers along the shore of the river or many waterways.

In the case of Montreal, I can well imagine a vessel of this type reaching the port and unloading 40, 50 or 100 barges that could independently reach Three Rivers, Valleyfield or maybe Sorel, travel upstream towards Belœil, in that direction, and even enter the Ottawa River and come as far as Ottawa. I think navigation would be easy enough in the radius from Montreal, but as to going up the St. Lawrence, there is the problem, rather formidable, of the locks. To make it profitable, a fleet of eight, nine or 10 barges would have to go through locks together, lock by lock, until it reaches Lake Ontario. It is a plain and simple system of containers, but each barge becomes a container moving on its own. You must realize, that instead of a container quickly moving on wheels, by truck, or by railway, these barges proceed at the same speed and even more slowly than the mother ship. It would be necessary to evaluate a rather extensive period of time for a return trip in this big area of about 150 to 175 miles around the mother ship docked in the Montreal harbour, since this is the example that you have given. To make the service efficient, it would take at least two vessels of this type, meaning that the vessel would return, unload its barges and go back empty, and come back a second time and gather its barges once loaded. This means a lot of capital.

Presently, these vessels are designed for great harbours with two affluents and two independent systems as is the case Nouvelle-Orléans and the Mississippi, Rotterdam and The Rhine. Where would it be situated on the St. Lawrence? It would have to be, let us say, the Sept-Îles strait or the Cabot strait, if this be comparable, but it is

I do not think that modern technology yet gives to the not.

LASH vessels sufficient adaptation to make them workable in the St. Lawrence.

Furthermore, these vessels have a rather high tonnage and I think that they could risk a depth of 35 feet to reach Montreal, at this time.

That is all I know about the question, but it is an interesting question to follow.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I seem to recall that a symposium that took place at McGill on the 29th of May was mentioned and that a statement was made to the effect that 2,100 longshoremen and 345 overseas of the Montreal harbour proved themselves more and more indispensable. This is open to discussion, it is not my viewpoint. I gather from the comments made that day, that

[Text]

port de Montréal seraient d'opinion qu'il faudrait placer peut-être des tarifs ou des barrières restrictives sur les taux, conserver le nombre d'employés du port de Montréal. Je crois que ce serait attaquer le problème d'une mauvaise façon parce que, actuellement, nous avons des containers qui peuvent se déplacer, mais si on commence à entraver la circulation libre qui se fait actuellement...

J'aimerais avoir des commentaires sur ce dernier point, monsieur le président.

M. Camu: Je préférerais laisser cette question assez spécialisée du port de Montréal aux gens du Conseil des ports nationaux.

Le président: Monsieur Talbot.

M. Talbot: Monsieur Trudel, que voulez-vous dire par barrières restrictives?

M. Trudel: Si vous me le permettez, je n'ai peut-être pas été assez explicite. Voici ce qui se produit. Actuellement cela a été discuté tout à l'heure, le taux de transport est fixe, quelle que soit la destination, soit le port de Montréal ou ailleurs. On parle de certaines ententes qui existent, mais on a semblé laisser croire qu'il faudrait probablement établir un taux payable par celui qui reçoit la marchandise du port de destination, plutôt qu'un taux sur le fret livré à la porte du client. On a aussi parlé d'autres choses, mais je ne peux pas trop m'étendre là-dessus. Mais, surtout, on a parlé de faire payer au client éventuel qui reçoit la marchandise à partir du port.

• 2035

M. Talbot: La formule de *container*, monsieur Trudel, c'est d'établir un tarif de transport de porte à porte.

M. Trudel: Oui, je suis au courant.

M. Talbot: Si on commence à imposer certaines barrières, je crois que ce sera plutôt nuisible que constructif.

M. Trudel: Je suis de votre avis, c'est la raison pour laquelle je soulève la question; je voudrais augmenter le volume et non le diminuer.

M. Talbot: Je crois qu'à New-York, la dernière convention collective signée entre les débardeurs et l'Union des arrimeurs stipule qu'une somme de \$1 sera payée aux débardeurs pour chaque *container* qui passe par le port de New York. Je crois que si le port de Montréal appliquait la même politique, que celle-ci serait très nuisible, malheureusement.

M. Trudel: Cela répond très bien à ma question, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. Portelance: Monsieur le président, j'en aurais une dernière. Monsieur Camu, vous savez probablement qu'en 1966, une étude a été faite par une firme qui porte le nom de Sores. A-t-elle présenté un rapport? Si oui, personne ne semble au courant de ce qui s'est fait. On devait faire des études économiques sur l'avenir du port de Montréal pour les années 1970-1975, 1975-1980 et 1980 à 1995. Entre-temps, il y a tout de même des enquêtes qui

[Interpretation]

some members of the National Harbours Board in Montreal are of the opinion that tariff barriers would constitute to safeguard employees in the Port of Montreal. I think this would be a poor way of looking at the question because, presently, we have movable containers, but if we start interfering with the free movement enjoyed at the present time...

I would like to hear comments on this last point, Mr. Chairman.

Dr. Camu: I would prefer to leave this very expert question concerning Montreal Harbour to the enlightened people of the National Harbours Board.

The Chairman: Mr. Talbot.

Mr. Talbot: Mr. Trudel, what do you mean by restrictive barriers?

Mr. Trudel: It may be that I did not make myself quite clear. This is what happens. In fact, that was discussed awhile ago. There is a fixed tariff on transport whatever the destination be it Montreal Harbour or elsewhere. Certain agreements were mentioned but there was some talk about the fact that it would probably be necessary to establish a tariff payable by the person who receives the merchandise from the port of destination, instead of a tariff on freight delivered to the customer. Other subjects were mentioned, but I do not want to elaborate on that too much. The main point was the fact that the customer would have to pay for the merchandise he would receive from the port.

Mr. Talbot: The container formula, Mr. Trudel, consists of establishing a transport tariff for door to door service.

Mr. Trudel: Yes, I know.

Mr. Talbot: If certain barriers are imposed, I believe it will be more of a nuisance than constructive.

Mr. Trudel: I agree with you. This is the reason why I asked the question; I would like more volume not less.

Mr. Talbot: In New York I think the last collective agreement signed with the dockers specifies that an amount of \$1 will be paid to the dockers for each container which goes through New York Harbour. If the Montreal Harbour adopted the same policy, it would be very harmful.

Mr. Trudel: I am satisfied with your answer, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Do you have other questions, gentlemen?

Mr. Portelance: Mr. Chairman, the last question. Mr. Camu, you probably know that in 1966 a study was made by a firm called Sores. Has a report been presented yet? If so, nobody seems to know. The studies of the economic prospects of the Montreal Harbour for the years 1970 to 1975, 1975 to 1980, and 1980 to 1985, were supposed to be made. Meanwhile, the same inquiries are conducted, one by Metra Consulting Group, which presented reports in

[Texte]

ont été faites, dont l'une par la compagnie *Metra, Consulting Group*, en 1968 et 1969 et qui a présenté un très bon rapport tout en prenant beaucoup moins de temps. Certains enquêtes en cours ne prennent-elles pas actuellement trop de temps?

M. Camu: Vous avez raison, dans certains cas, les enquêtes sont trop longues; il y a même des commissions royales qui prennent des années. Sans m'étendre là-dessus, je vous dirai que la Société Sores a bien fait une étude économique du port de Montréal et de son trafic potentiel. Son rapport n'a pas été publié. J'en ai moi-même demandé la raison au Conseil des ports nationaux. C'était la suivante: les vues du rapport étaient très pessimistes quant à l'avenir du port et on semblait craindre que la diffusion d'un tel rapport créerait une mauvaise image du port dans certains milieux maritimes et dans les milieux commerciaux aussi. Cependant, même si la publication de ce rapport se fait avec beaucoup de retard, nous avons, lors de cette même réunion du mois de décembre avec les représentants du Conseil du port de Montréal dans le bureau du ministre, convenu de donner quelques copies de ce rapport aux représentants du Conseil du port de Montréal. Ils devaient l'analyser pour ensuite discuter avec nous de la diffusion qu'il faudrait lui donner. Alors ces quelques copies sont entre les mains du Conseil du port de Montréal. Nous espérons connaître bientôt leurs réactions; et si les deux groupes décident à ce moment-là de rendre le rapport public même s'il date d'un certain temps, personnellement je n'ai aucune objection.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: This is absolutely my last question.

Mr. Talbot, last year it was announced that the National Harbours Board Police in Montreal were going to be given authority and equipment to deal with pollution in the whole area of the Montreal Harbour. I wonder whether, in fact, that was done.

• 2040

Have there been many prosecutions by National Harbours Board Police against polluters in the Montreal Harbour area, which is a large area, and will you step up this program of antipollution measures in view of the fact that we have just passed amendments to the Shipping Act to control pollution even to a greater degree? Do you happen to have any information on that program?

Mr. Talbot: I do not recall that statement, Mr. Allmand. The revamping of the police and security activity was directed to a certain district, not pollution, but there has been a closer watch on pollution in the harbour. There have been many more prosecutions. Maybe one of my officers has the figures on the number of prosecutions resulting from pollution but the numbers are being greatly increased.

Mr. Allmand: This was based on a statement made by Captain F. C. Oppen. He stated that the Harbour Police boats operating in Montreal were going to be requested to take a special interest in pollution and see whether

[Interprétation]

1968 and 1969 in much less time. Certain studies being made right now are taking too much time, are they not?

Mr. Camu: You are right, in certain cases it is a fact; certain royal commissions even take years. I do not want to go too far in this but it is true that the Sores Company has conducted a study on the Montreal Harbour and its potential. Its report was not published. I, myself, asked the reason for this to the National Harbours Board. Their answer was the following: the report was so pessimistic as to the future of the harbour that there was fear that publication of such a report would create a bad image for the other and the Maritime and commercial circles. But even if the publication of that report is late, we have decided at this same meeting in December with representatives of the Montreal Harbour to give a few copies of that report to them. They were to study it and discuss with us to what degree it was to be published. They now have these copies. We hope to hear from them soon and if both groups decide at that time to publish it, even if it was made a long time ago, I have no objection.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Une toute dernière question.

Monsieur Talbot, vous avez annoncé l'année dernière que la police du Conseil des ports nationaux à Montréal aurait l'autorité et l'équipement pour s'occuper des cas de pollution dans toute la région du port de Montréal. Est-ce que cela a été fait?

Y a-t-il eu des poursuites par la police du Conseil des ports nationaux contre des responsables de pollution dans la région du port de Montréal, qui est assez vaste, et prévoyez-vous donner plus d'ampleur aux mesures contre la pollution par suite des amendements à la loi sur la marine marchande du Canada qui permettent un meilleur contrôle? Auriez-vous des renseignements à ce sujet?

M. Talbot: Je ne me souviens pas de cette déclaration, monsieur Allmand. La réorganisation du service policier et de sécurité concernait un certain district et non pas la pollution; il y a cependant une surveillance accrue en ce qui a trait à la pollution dans le port. Il y a eu un plus grand nombre de poursuites, un de mes collègues a peut-être les chiffres à cet égard.

M. Allmand: Il s'agit d'une déclaration du capitaine F. C. Oppen. Il m'a révélé que les bateaux de la police du port à Montréal allait effectuer une surveillance accrue en ce qui a trait à la pollution et essayer de faire respec-

[Text]

something could be done to see that the pollution regulations were enforced more strictly than they have been in the past. I just want to know whether that is being done, because I do not know of any other police force in that whole harbour area in Montreal, which goes from the far east end of Montreal right up to the locks, that is doing it. If they are not doing it, I do not know who is going to do it.

Mr. Talbot: To my knowledge, Mr. Allmand, there have not been very many cases of pollution in the Port of Montreal. The greatest polluter actually is the city of Montreal with all its effluence into the St. Lawrence or the Rivière-des-Prairies. There have been minor occasions where an oil company has added pieces of its oil line at the wharf and these are being corrected rapidly. These have been accidents, but to look at the problem as a whole, there have been very few incidents of actual pollution by ships or other causes in the Port of Montreal.

Mr. Allmand: If I understand it correctly, the Harbours Board Police will enforce pollution regulations only against ships. It does not enforce pollution regulations against sheds or facilities that are on Port property along the harbour. Is that correct?

Mr. Talbot: Well, some of these polluting agents are beyond all control. If you look at the abattoir that lets off effluent into Bickerdike Basin, we have no control over that.

Mr. Allmand: I see. Well, I guess we will have to approach the Minister on that again. The pollution is very bad down there and I just felt that some police force should be completely overseeing the whole thing.

Mr. Talbot: I mean, we are not absolving ourselves from our responsibilities. That is not at all what I mean. We are taking a very close look at pollution in harbours generally and specifically in Montreal, but if you have a great number of sewers that empty into a harbour, this is a difficult matter to change overnight or in the space of a year.

Le président: Monsieur Trudel, avez-vous une autre question à poser?

M. Trudel: Ce n'est pas une question, monsieur le président. Tout à l'heure, j'ai mentionné une lettre de trois pages et, cet après-midi, on avait laissé en plan les tableaux que je vous avais remis. Le Comité serait-il assez bon d'annexer au compte rendu d'aujourd'hui comme je l'avais demandé cet après-midi, la lettre que j'avais remise, avec les tableaux en plus de la lettre que j'ai remise ce soir?

• 2045

The Chairman: You all received this table with figures this afternoon. Is the Committee agreed that it will be appended to our report, too.

Some hon. Members: Agreed.

Votes 75, 80 and L85 agreed to.

The Chairman: This completes the estimates of the National Harbours Board.

[Interpretation]

ter l'argument à cet égard de façon plus stricte que par le passé. Je demande simplement si tel est le cas, puisqu'il n'y a pas à ma connaissance d'autre force policière dans toute la région du port de Montréal, qui va de l'est de Montréal jusqu'au quai. Si la police du port ne le fait pas, je ne sais pas qui s'en occupe.

M. Talbot: A ma connaissance, monsieur Allmand, il n'y a pas eu beaucoup de cas de pollution dans le port de Montréal. Le plus grand responsable de pollution est actuellement la ville de Montréal qui envoie toutes ses eaux dans le Saint-Laurent et la rivière des Prairies. Il y a eu quelques cas où les compagnies pétrolières ont été impliquées, mais on a remédié à la situation très rapidement. Il s'agissait d'accident. Il reste qu'il y a eu très peu de cas de pollution réelle par les navires ou autrement dans le port de Montréal.

M. Allmand: Si je comprends bien, la police du Conseil des ports nationaux s'occupe de faire respecter seulement par les navires les règlements concernant la pollution. Elle ne fait pas respecter ces règlements par les entrepôts ou les installations qui se trouvent dans les limites du port. Est-ce exact?

M. Talbot: Il n'y a rien à faire contre certains responsables de pollution. Il y a, par exemple, l'abattoir qui envoie ses déchets dans le bassin Bickerdike; nous n'avons aucun contrôle.

M. Allmand: Je vois. Nous devons en faire part au ministre encore une fois. Il y a beaucoup de pollution à cet endroit et je croyais que la police avait l'affaire en main.

M. Talbot: Nous ne refusons pas de faire notre travail. Ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire. Nous surveillons très étroitement les cas de pollution dans les ports en général et à Montréal en particulier, mais il y a un grand nombre d'égouts qui se déversent dans le port, il est difficile de trouver une solution du jour au lendemain.

The Chairman: Mr. Trudel, do you have another question?

Mr. Trudel: It is not a question, Mr. Chairman. A minute ago, I mentioned a three page letter and this afternoon we have not talked about the schedule that I have given you. Would the Committee consider annexing these to the minutes of proceedings for today like I asked earlier, with the letter that I deposited tonight?

Le président: Vous avez tous reçu ce tableau de chiffres cet après-midi. Est-ce que le Comité est d'accord pour qu'il figure en appendice à notre rapport, également?

Des voix: C'est d'accord.

Les crédits 75, 80 et L85 sont adoptés.

Le président: Cela termine les prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux.

[Texte]

Members of the Committee, we have Mr. Pickersgill with us tonight. We had a question last week that we had to leave on account of the bell. Somebody said you were saved by the bell.

Mr. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission): Somebody else used another word about the bell.

The Chairman: Mr. Loisel?

Mr. Loisel: Mr. Chairman, I have a question to put to Mr. Pickersgill. From an article I saw in the paper today, Mr. Pickersgill is ready or would be ready to recommend that there will be no more chartered flights for some associations of a hundred members and things of that nature. Do you have any light to throw on that, Mr. Pickersgill?

Mr. Pickersgill: I have a written statement here. I made what I thought was a clear and unambiguous statement to the Committee the other day on this subject but I do not have it written out. Apparently, it must have been at least ambiguous and the interpretation a lot of people put on it, including some of my former colleagues, was the exact opposite to what I intended. I have laboured since I was last with the Committee to try to put this thing in as clear a fashion as possible and, if you do not mind, I will read it.

The Chairman: As long as it will not be too long.

Mr. Pickersgill: It would be longer if I did not read it.

In my statement to the Committee on Thursday, March 4, I indicated that I did not like the affinity rule for group charter flights. This statement has been interpreted in several quarters to mean that I was opposed to group charter flights. I did not say, and I certainly did not mean, that I was in any way opposed to group charter flights, which have become an important and highly popular form of international air travel.

What I referred to was the fact that, in order to get entry into foreign countries, Canadian charter groups must abide by the so-called affinity rule, required by international agreement. These are the rules that limit group charters to clubs or organizations, formed for a purpose other than travel, and require that members of the charter group have six month's prior membership in that club or organization.

I find that many people do not understand what is meant by an affinity group charter flight.

• 2050

An affinity group charter flight is a flight organized by some club, or other association, such, for example, as the University Women's Club, which organization exists for some purpose other than travel, but which collects a group of its own members to charter either the whole airplane, or a part of an airplane, for the flight. Such a charter is called an affinity group charter. To travel on an affinity charter, the travellers must belong to an association having a common purpose other than travel.

What I said was that I would like to see this affinity rule done away with so that the group could be organized

[Interprétation]

Messieurs les membres du Comité, nous avons avec nous ce soir M. Pickersgill. La semaine dernière, nous avions une question qui est restée en suspens à cause de la cloche. Quelqu'un a dit que vous aviez été sauvés par la cloche.

M. J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des transports): Quelqu'un d'autre a utilisé un autre mot parlant de la cloche.

Le président: Monsieur Loisel?

M. Loisel: Monsieur le président, j'ai une question à poser à M. Pickersgill. D'après un article que j'ai lu dans le journal aujourd'hui, M. Pickersgill est prêt ou serait prêt à recommander qu'il n'y ait plus de vols nolisés pour certaines associations comprenant 100 membres, et d'autres choses semblables. Avez-vous des explications à donner à ce sujet, monsieur Pickersgill?

M. Pickersgill: J'ai une déclaration écrite ici. L'autre jour devant le Comité, j'ai fait à ce sujet ce que je pensais être une déclaration claire et sans ambiguïté, mais je ne l'avais pas par écrit. Apparemment, ma déclaration devait être au moins ambiguë, et beaucoup de personnes, dont plusieurs de mes anciens collègues, y ont vu le contraire de ce que j'y disais. Depuis la dernière fois où je suis venu devant le Comité, j'ai travaillé beaucoup afin d'exprimer mes pensées aussi clairement que possible et si vous le voulez bien, je vais vous lire ma déclaration.

Le président: Si elle ne doit pas être trop longue.

M. Pickersgill: Ce serait plus long si je ne lisais pas.

Dans ma déclaration devant le Comité le jeudi 4 mars, j'ai fait remarquer que je n'aimais pas le règlement relatif à l'association, en ce qui concerne les vols nolisés par des groupes. Plusieurs ont interprété cette déclaration comme étant une opposition aux vols nolisés par des groupes. Je n'ai pas dit, et je n'ai certainement pas voulu dire, que j'étais de quelque manière opposé aux vols nolisés par des groupes, car ils sont devenus une forme importante et très populaire de voyage aérien international.

J'ai mentionné en réalité, qu'afin d'entrer dans des pays étrangers, les groupes nolisés canadiens doivent se conformer au règlement dit d'association, qui est requis en vertu d'un accord international. Ce sont les règlements qui limitent les vols nolisés de groupes à des clubs ou associations formés à des fins autres que les voyages, et qui exigent des membres d'un groupe qui nolisent un vol qu'ils aient appartenu depuis au moins six mois à ce club ou à cette organisation.

Je réalise que plusieurs personnes ne comprennent pas ce que signifie l'expression un vol nolisé par des membres d'une association. Un vol nolisé par des membres d'une association est un vol organisé par un club ou autre association, comme par exemple le Club des femmes universitaires, c'est-à-dire un organisme qui existe à d'autres fins que les voyages, mais qui réunit un groupe de ses membres pour nolisier tout un avion ou une partie d'un avion, en vue d'un vol donné. Un tel vol nolisé est appelé un vol nolisé par des membres d'une association. Pour voyager ainsi, les personnes doivent appartenir à une association ayant un but commun autre que les voyages.

[Text]

simply for travel without the members of the group having to belong to some association formed for a purpose other than travel. I repeat that I am not against group charters. Of course, there would have to be some other rule to take the place of affinity. The charter would have to be arranged several months in advance and members of the group could not be allowed to substitute other persons for themselves at the last moment.

I added that I would favour abandoning the affinity rule unilaterally if Canada could do that, but we cannot change it unilaterally because no charter group would be allowed to land in another country unless that other country had an agreement with us to do away with the affinity rule. We cannot change the rule by ourselves and have any charter flights unless the receiving countries will also agree.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, may I ask for clarification?

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: This is in the last line of the second last paragraph?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. McCleave: You say:

...and members of the group could not be allowed to substitute other persons for themselves at the last moment.

I presume that really means members of the group could not be allowed to substitute other persons from some outside the group. Am I correct in that?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. McCleave: There could be substitutions within the group.

Mr. Pickersgill: No. I think the group would be formed solely for travel purposes. They would all pay their deposit so many months or weeks before the travel, and if they could not go, they could not substitute someone else for themselves.

Mr. McCleave: I see.

Mr. Pickersgill: In other words, this is wholesale traffic.

Mr. McCleave: The affinity would be for a group to travel.

Le président: Monsieur Loisele.

Mr. Pickersgill: That is really all it means. This affinity rule, we all know, is frightfully difficult to enforce. I could go into it at length, but I am sure you do not want to be bored with it. However, most of the European countries do not have charter operators separate from the scheduled operators and they are worried about the com-

[Interpretation]

Ce que j'ai voulu dire, c'est que j'aimerais que cette question d'association soit éliminée afin qu'un groupe puisse s'organiser simplement en vue d'un voyage, sans que les membres du groupe aient à appartenir à une association formée pour une fin autre que les voyages. Je répète que je ne suis pas contre les vols nolisés de groupe. Il devrait, bien sûr, y avoir d'autres règlements pour prendre la place de ce terme d'association. Le vol nolisé devrait être organisé plusieurs mois à l'avance et les membres du groupe ne devraient pas pouvoir se faire remplacer par d'autres personnes à la dernière minute.

J'ai ajouté que j'étais pour que l'on abandonne le règlement concernant l'association de façon unilatérale si le Canada pouvait le faire, mais nous ne pouvons faire ce changement unilatéralement parce qu'aucun groupe voyageant sur un vol nolisé ne pourrait débarquer dans un autre pays à moins que ce pays n'ait un accord avec nous en ce qui concerne l'enlèvement de ces règlements d'association. Nous ne pouvons pas changer nous-mêmes les règlements et avoir des vols nolisés à moins que les pays de destination ne soient d'accord avec nous.

M. McCleave: Monsieur le président, puis-je demander une explication?

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Il est question de la dernière ligne de l'avant-dernier paragraphe.

M. Pickersgill: Oui.

M. McCleave: Vous dites:

...et les membres du groupe ne pourraient pas se faire remplacer par d'autres personnes à la dernière minute.

Je présume que cela veut dire que des membres du groupe ne pourraient pas se faire remplacer par des personnes qui ne font pas partie du groupe. Est-ce exact?

M. Pickersgill: Oui.

M. McCleave: Il pourrait y avoir des substitutions au sein du groupe?

M. Pickersgill: Non. Je pense que le groupe serait formé uniquement afin de faire des voyages. Les membres verseraient tous un acompte tant de mois ou de semaines avant le voyage, et s'ils ne voulaient plus y aller ils ne pourraient pas se faire remplacer par quelqu'un d'autre.

M. McCleave: Je vois.

M. Pickersgill: En d'autres termes, il s'agit de circulation en gros.

M. McCleave: Le but de l'association serait de permettre à un groupe de voyager.

The Chairman: Mr. Loisele.

M. Pickersgill: C'est vraiment ce que cela signifie. Cette question d'association, comme nous le savons, est très difficile à appliquer. Je pourrais en parler longtemps, mais je suis sûr que vous ne voulez pas que je vous ennuie avec cette question. Cependant, la plupart des pays d'Europe n'ont pas de personnes qui s'occupent des

[Texte]

petition from this kind of thing, and they insist, before they will allow charters to operate in those countries, to have some kind of protection. What I am suggesting is—and this has also been suggested by the CAB in the United States very recently, much more recently than we first started talking about it—that a simple rule like this be substituted for the affinity. That is really all I said.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: But that is not the way it is interpreted in the paper. I know we cannot always believe what appears in the paper.

Mr. Pickersgill: I read the story in one of our leading newspapers and there was nothing wrong with the story, but the heading that was put on it was not the heading I would have put on it.

Mr. Loiselle: I read the article this afternoon and I was under the impression that you were against it.

Mr. Pickersgill: One of my former colleagues who is now a distinguished minister—I will not distinguish him from the other ministers—met me in the corridor the day after the meeting and he said, “I see you are against group charter flights.” I said, “I am not against anything of the sort. I am against affinity. I do not see why you have to belong to the Book of the Month Club.”

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Could I try the Minister on something simple?

An hon. Member: The ex-minister.

Mr. McCleave: I am sorry. It is like old times, actually. One can be a little nostalgic, I think, under such circumstances. My questions arise out of the air policy that we now have and the fact that we have one national carrier, two international carriers and several regional carriers. Is the formulation of whether there should be a second national carrier squarely in the CTC hands now, or is it still a matter that would have to come first by way of Cabinet directive or statement of policy?

● 2055

Mr. Pickersgill: The policy that was laid down by the government several years ago is still in effect, and of course we carry out that policy.

Mr. McCleave: Is the purpose of that policy one national carrier, or does it go so far as to provide for a combination of regional carriers so that every part of the country in effect has two services?

Mr. Pickersgill: What it amounts to is this, Mr. McCleave. The Canadian Pacific Air Lines or CP Air, as they now call it, is permitted under this policy to provide 25 per cent of the total capacity between Montreal and Vancouver. It does not operate parallel to Air Canada on

[Interprétation]

vois nolisés à part celles qui s'occupent des vols réguliers et ils s'inquiètent de la compétition qui leur est faite par ce genre de chose, et ils insistent pour avoir une protection quelconque, avant de permettre que des vols nolisés aient lieu dans ces pays. Ma suggestion est la même qui a été faite par le *Civil Aeronautic Board* aux États-Unis tout récemment, bien avant que nous ayons commencé à en parler, et c'est qu'il faudrait un règlement aussi simple pour remplacer la question d'association. C'est vraiment tout ce que j'ai dit.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Mais ce n'est pas comme cela que les journaux l'interprètent. Je sais que nous ne pouvons pas toujours croire ce qui paraît dans les journaux.

M. Pickersgill: J'ai lu l'histoire dans un des principaux journaux et il n'y avait rien de faux, mais le titre n'était pas celui que j'aurais voulu lui donner.

M. Loiselle: J'ai lu l'article cet après-midi et j'avais l'impression que vous y étiez opposé.

M. Pickersgill: L'un de mes anciens collègues qui est maintenant un ministre réputé, je ne dirai pas son nom, m'a rencontré dans le corridor l'autre jour après la réunion et il a dit: «je vois que vous êtes contre les vols nolisés par un groupe». Je lui ai dit: «Je n'y suis pas du tout opposé. Je suis opposé à la question d'association. Je ne vois pas pourquoi il faut appartenir au Club du livre du mois».

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Pourrais-je poser une question bien simple au ministre?

Une voix: L'ancien ministre.

M. McCleave: Je m'excuse. C'est tout comme autrefois, et l'on peut être un peu nostalgique, je pense, dans de telles circonstances. Mes questions se rapportent à notre politique aérienne actuelle et au fait que nous avons un transporteur national, deux transporteurs internationaux et plusieurs transporteurs régionaux. Est-ce que la Commission canadienne des transports a maintenant décidé s'il devrait y avoir un deuxième transporteur national, ou est-ce encore une question qui doit d'abord venir d'une directive du Cabinet ou d'une déclaration de politique?

M. Pickersgill: La ligne de conduite qui avait été établie par le gouvernement il y a plusieurs années est toujours valable et naturellement nous appliquons cette politique.

M. McCleave: Est-ce que cette politique a pour but d'établir un transporteur national ou est-ce que cela va jusqu'à prévoir une combinaison des transporteurs régionaux afin que chaque partie du pays ait effectivement deux services?

M. Pickersgill: Voici ce que cela donne, monsieur McCleave: la compagnie aérienne du Pacifique canadien, CP Air comme on l'appelle a le droit, en vertu de cette politique, de fournir 25 p. 100 de la totalité de la capacité de transport qui existe entre Montréal et Vancouver.

[Text]

any other routes. It has a few residual regional routes in British Columbia and on up to the Yukon.

Mr. McCleave: That was where it started anyway, was it not?

Mr. Pickersgill: That is right.

There are five regional carriers, and the reasons were defined in a statement by the Minister of Transport on August 15, 1969. They are Pacific Western, Transair Limited, Nordair Limited, Quebecair Inc. and Eastern Provincial Airways. In general, as they do work in those areas where there is enough room for more than one operator, this is not totally developed. It is a growing policy. They do operate in parallel with Air Canada over certain routes. They also serve certain of the routes not served by Air Canada. The general evolution is that Air Canada is what you might call the trunk carrier and these regional carriers are supplementary to that. In addition to that, of course, there are what are generally called in the trade third-level carriers which do a certain number of very small scheduled operations.

Mr. McCleave: I think that gives the answer. My concern, of course, was that in the event of another national air strike—and God forbid that—there would be the alternative. Eastern Provincial Airways did a pretty good job for us when Air Canada was having its troubles awhile back.

In any event, if there were change in the policy that you now administer it would have to come from the Cabinet.

Mr. Pickersgill: Yes. We do not presume to make any policy.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pickersgill, this question arises out of questions I put to the National Harbours Board and it is based on our concern with the loss of business in the port of Montreal.

It has been alleged that Canadian National Railways have been making deals or special arrangements with shipping companies to take containers and other freight off ships from Halifax and Saint John into Ontario and Quebec at rates which are so low that the ships cannot even compete with them up to Montreal, even though the conference rates are the same in Montreal as they are in Halifax. It has been suggested to me that the ordinary rate for a container charged by the railways is \$75 per container for approximately 200 containers and the CNR has made deals with shippers to haul 100 containers for \$65. I do not know if this is correct or not, but have you received any complaints with respect to such a policy by the CNR and, if so, have you investigated these and if there were such arrangements, would they possibly contravene its section in the National Transportation Act that states all rates must be compensatory? of course that would serve as a basis for declaring them illegal. But I think it might be the only basis. Could you comment on

[Interpretation]

Elle ne fonctionne pas parallèlement à Air Canada sur d'autres routes. Elle dispose de quelques routes régionales restantes en Colombie-Britannique et jusque vers le Yukon.

M. McCleave: N'était-ce pas là où elle avait commencé?

M. Pickersgill: C'est exact.

Il y a cinq transporteurs régionaux et les raisons de cette situation ont été exposées dans une déclaration du ministre des Transports le 15 août 1969: il y a la *Pacific Western Transport Air Limited*, la *Nordair Limited*, la *Quebecair Inc.*, et l'*Eastern Provincial Airways*. En général, vu que ces compagnies travaillent dans des régions où on peut avoir plus d'un exploitant, ce système n'est pas entièrement développé. Il s'agit d'une politique qui s'étend de plus en plus. L'exploitation a lieu parallèlement avec Air Canada sur certaines routes; et elle dessert aussi certaines routes qui ne sont pas desservies par Air Canada. L'évolution générale, c'est qu'Air Canada constitue ce que vous pourriez appeler le transporteur de la ligne principale et ces transporteurs régionaux sont en surplus. En outre, naturellement, il y a ce que l'on appelle en termes de métier, d'une façon générale, les transporteurs du troisième degré qui exploitent certains petits parcours.

M. McCleave: Je crois que voilà la réponse: naturellement ce qui me préoccupe c'est que s'il se produisait une autre grève générale de l'aviation—que Dieu nous en protège—il y aurait la possibilité d'utiliser l'*Eastern Provincial Airlines* qui nous avait bien aidés lorsque Air Canada nous avait causé ces ennuis.

De toute façon, s'il y avait changement dans cette politique que vous appliquez à l'heure actuelle, il faudrait s'en référer au Cabinet.

M. Pickersgill: Oui. Nous n'avons pas l'intention d'établir une politique.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Pickersgill, cette question découle des questions que j'ai posées au Conseil national des ports et elle résulte de notre inquiétude au sujet des pertes au point de vue affaires dans le port de Montréal.

On a prétendu que le Canadien National avait passé des accords ou des accords spéciaux avec des compagnies de navigation pour reprendre des *containers* et d'autres cargaisons à partir de navires se trouvant à Halifax et à St. John pour les transporter en Ontario et au Québec à des taux qui sont si bas que les navires ne peuvent même pas les concurrencer et de transporter ces marchandises jusqu'à Montréal même si les taux de la conférence sont les mêmes à Montréal qu'à Halifax. On m'a dit que le taux ordinaire pour un *container*, le taux demandé par les chemins de fer était de \$75 par *container* pour approximativement 200 *containers* et que le CNR s'était entendu avec des expéditeurs pour transporter 100 *containers* pour \$65. Je ne sais pas si c'est exact ou non mais nous avons reçu des plaintes en ce qui concerne cette politique suivie par le CNR et dans ce cas, est-ce que vous avez fait enquête à ce sujet et s'il y a eu de tels accords est-ce qu'il serait possible que ceci vienne en contradiction avec l'article qui se trouve dans la Loi nationale sur les trans-

[Texte]

these allegations and say whether there had been any complaints on this?

[Interprétation]

ports et qui indique que tous les taux doivent être compensatoires? Naturellement ceci servirait de base pour déclarer l'opération illégale. Mais je crois que ce serait la seule base existante. Est-ce que vous pouvez apporter vos remarques au sujet de ces prétentions et nous dire s'il y a eu des plaintes à ce sujet?

• 2100

Mr. Pickersgill: I think I can dispose of the first two questions in one word—no. There have been no complaints and therefore we have not investigated them.

As for the third point, it would be against the law for the Canadian National to carry containers or anything else—except possibly in the case where there are statutory rates and that does not apply in this context—at less than the variable cost. That is the law. And if anybody believed they were doing that they could make a formal complaint to us and we would then have a duty to investigate it and, if necessary, to go through the whole process of having a hearing and so on if we found there was a *prima facie* case.

Mr. Allmand: I understand that railways are allowed and do make special arrangements at special prices with certain companies to haul all their freight over certain distances from time to time.

Mr. Pickersgill: Yes, and they are called the agreed charges.

Mr. Allmand: Agreed charges.

Mr. Pickersgill: Yes, under the Transport Act.

Mr. Allmand: Would these agreed charges be completely secret except to the CTC?

Mr. Pickersgill: No. They always have to be published. And there is a provision that other people under similar circumstances can have the same agreed charge, if the circumstances are similar. I think I can safely say it is quite against the law for any railway under the jurisdiction of Parliament to give secret rates to anybody.

Mr. Allmand: So no matter what type of rate was established between the CNR and a client, if it was an agreed rate or not, that would have to be made public?

Mr. Pickersgill: Oh, yes. It has to be filed with us and it can be inspected by anybody.

Mr. Allmand: Thank you very much. That answers my question.

The Chairman: Any other questions gentlemen?

Mr. Lundrigan: Mr. Lessard, it would be a shame for me not to ask at least one or two questions of my old friend and colleague and predecessor from Bonavista-Twillingate.

Mr. Pickersgill: I would forgive you if you did not.

M. Pickersgill: Je crois que je puis répondre aux deux premières questions d'un seul mot: non. Il n'y a pas eu de plaintes qui ont été faites et par conséquent nous n'avons pas fait enquête.

Au sujet de la troisième question, il serait illégal que le National Canadien transporte des containers ou toute chose sauf dans le cas où des taux statutaires ont été établis et ceci ne s'applique pas dans ce contexte—il serait illégal qu'il transporte à des taux moins élevés que le coût variable. C'est la loi. Et si quelqu'un pense que cette compagnie procédait ainsi, il pourrait porter officiellement plainte auprès de nous et il nous faudrait dûment enquêter à ce sujet et, au besoin, passer par tout le processus de l'audience etc. si nous trouvions qu'il y avait une cause *prima facie*.

M. Allmand: Je crois comprendre que les chemins de fer ont le droit et passent en fait des accords spéciaux à des prix spéciaux avec certaines compagnies pour transporter toutes leurs marchandises sur certaines distances, à l'occasion.

M. Pickersgill: Oui et on appelle ceci les taxes convenues.

M. Allmand: Les taxes convenues.

M. Pickersgill: Oui, en vertu de la Loi sur les transports.

M. Allmand: Est-ce que ces taxes convenues resteraient entièrement secrètes sauf pour la CCT?

M. Pickersgill: Elles doivent toujours être publiées et il y a une disposition indiquant que les personnes qui se trouvent dans les mêmes circonstances peuvent profiter des mêmes taxes convenues si les circonstances sont les mêmes. Je pense pouvoir dire qu'il est tout à fait illégal pour une compagnie de chemin de fer qui relève de la juridiction du Parlement de fournir des taux secrets à quiconque.

M. Allmand: Par conséquent quel que soit le taux qui ait été établi entre le CNR et un client s'il s'agissait d'une taxe convenue ou non, il faudrait qu'il y ait avis, publicité?

M. Pickersgill: Oui. Ceci doit être enregistré auprès de nous et tout le monde peut le vérifier.

M. Allmand: Merci beaucoup. Ceci répond à ma question.

Le président: Y a-t-il d'autres questions messieurs?

M. Lundrigan: Monsieur Lessard, il serait bien dommage si je ne posais pas au moins une ou deux questions à mon ancien ami et collègue et prédécesseur de Bonavista-Twillingate.

M. Pickersgill: Je vous pardonnerai si vous ne le faites pas.

[Text]

Mr. Lundrigan: Also to remind him that his image is just as healthy as ever it was in all parts of my riding, and his friends always ask to be remembered to him.

I just want to ask one simple question. Has the Canadian National Railways any plans to extend their bus systems beyond the main line operations they presently have? There have been requests from several centres. I know two or three in my riding, I think Ambrose Peddle in Springdale, and several others have requested trunk operations to provide transportation systems beyond and above the main line. Are there any plans of this nature in mind?

Mr. Pickersgill: I hasten to say that I have not heard of any such suggestion. In any event, as long as we do not administer the motor vehicle regulations, if they were going to do this the formal procedure would be to make an application to the Public Utilities Commission. That is where it would go, not to us.

Mr. Lundrigan: In other words, even the Canadian National could not make the ultimate decision without provincial clearance.

Mr. Pickersgill: Well, whatever the law is with respect to providing a highway transport service—I do not carry the law of Newfoundland in my head—they would have to conform with that law like anyone else.

Mr. Lundrigan: Right now, for example, some bodies in Lewisporte have made representation to Canadian National for a bus service into that town today.

Mr. Pickersgill: Yes. I do not see why they might not be interested in it, if they thought it would be a viable operation.

Mr. Lundrigan: But CN would then have to go through provincial clearance.

Mr. Pickersgill: Yes. They had to do that, of course, even in the case of the trans-island service. It was understood they would get it.

The Chairman: Mr. Murta is next.

Mr. Murta: Thank you Mr. Chairman. I just have one short question for Mr. Pickersgill and it is in connection with box cars and the movement of grain.

Are the railways giving any consideration to a more efficient way of handling grain other than the present kind of box-car that we have. I am thinking of something in the nature of hopper-bottom cars. I believe some possibly are in use now. Is this being discussed?

Mr. Pickersgill: It is being studied not only by the railways but by a task force or study group under the general supervision of the Minister of Manpower and Immigration, and we are lending them assistance in this study. It is very evident to me that tremendous improvements have to be made in the handling of grain. The system is largely obsolescent.

[Interpretation]

M. Lundrigan: Je voudrais aussi lui rappeler que son image est toujours aussi vivace dans toute ma circonscription et que ses amis me demandent toujours de les rappeler à son bon souvenir.

J'aimerais poser une simple question. Est-ce que le National Canadien a des plans pour agrandir ses réseaux d'autobus au-delà de l'exploitation de la ligne principale tel que ceci se présente actuellement? Plusieurs centres ont fait des demandes à ce sujet. J'en connais deux ou trois dans ma circonscription et je crois Ambrose Peddle à Springdale et plusieurs autres centres ont demandé à l'exploitation de la ligne principale de fournir des systèmes de transport au-delà et en plus de la ligne principale. Y a-t-il des plans d'établis à ce sujet ou qui sont prévus?

M. Pickersgill: Non, je n'ai rien entendu à ce sujet, de toute façon tant que nous ne gérons pas les règlements pour les véhicules automobiles, si l'on voulait procéder ainsi la façon officielle de procéder serait de faire une demande à *Public Utilities Commission*. C'est là qu'il faudrait faire la demande, non pas auprès de nous.

M. Lundrigan: En d'autres termes, même le National Canadien lui-même ne pourrait prendre la décision finale sans avoir l'autorisation provinciale.

M. Pickersgill: Un service de transport routier—quelle que soit la loi qui le régit—et je ne connais pas par cœur la loi de Terre-Neuve—doit se conformer à la loi qui existe, comme tout le monde d'ailleurs.

M. Lundrigan: Pour l'instant, par exemple il y a des organismes à Lewisporte qui ont prié le National Canadien d'établir un service d'autobus pour cette ville.

M. Pickersgill: Oui. Je ne vois pas pourquoi cela ne les intéresserait pas s'ils pensaient qu'il s'agissait là d'une opération viable.

M. Lundrigan: Mais le CNR devait alors obtenir un permis provincial?

M. Pickersgill: Oui. Il lui fallait obtenir ceci naturellement même dans le cas du service à travers les îles du *Trans Island Service*. Il était entendu qu'il l'obtiendrait.

Le président: M. Murta a la parole.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une brève question à M. Pickersgill et c'est en rapport avec les wagons tombereau et le mouvement, le trafic des céréales.

Est-ce que les chemins de fer ont envisagé une manutention plus efficace des céréales d'une autre façon que de la façon actuelle avec les wagons tombereau? Je songeais à quelque chose du genre wagon à trémie, à fond s'ouvrant. Je crois que certains sont peut-être utilisés à l'heure actuelle. Est-ce que l'on a étudié cette question?

M. Pickersgill: Cette question n'est pas seulement étudiée par les chemins de fer mais aussi par un groupe d'étude sous la surveillance générale du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et nous les aidons dans cette étude. Il est évident, à mon avis, qu'il faudra beaucoup améliorer la manutention des céréales. Le système est fortement désuet.

[Texte]

Mr. Murta: Is there any indication when this study will be completed?

• 2105

Mr. Pickersgill: They are working very hard on it at the present time. Perhaps you could put that question to Mr. Lang because he is supervising it.

Mr. Murta: I see. Thank you.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Pickersgill, what is the present position with respect to Part III of the National Transportation Act?

Mr. Pickersgill: As you know, when the Privy Council decided in 1954 that jurisdiction over its interprovincial and international commercial motor carriers was vested in Parliament, not in the provincial legislatures—which everybody believed it was up until that time—there was no law at all. At that time Mr. St. Laurent, or Mr. St. Laurent's government—I say Mr. St. Laurent because I happen to know that he was the author of the Act—decided that the simplest way of meeting this situation was to get Parliament to pass the Motor Vehicle Transport Act, which is still in force, which gave to provincial boards which regulated motor vehicle traffic within a province the power to impose precisely the same regulations upon interprovincial and international—they could not vary them but they could impose precisely the same ones—in any case where the provincial government gave its consent to this. All of the provincial governments gave their consent quite quickly after this Act was passed, except Quebec and Newfoundland. Quebec did it after Mr. Lesage became Premier and I think Newfoundland only did it about two years ago, partly because there was no traffic.

Mr. McGrath: No highway.

Mr. Pickersgill: There was no international or interprovincial traffic. At least, it was very inconsiderable. Section 5 of that Act permits the Governor in Council to exempt any undertaking or any part of an undertaking—I am speaking from memory but I think I am pretty accurate—from the operation of these provincial boards, whereupon it comes under the National Transportation Act under regulation by the Canadian Transport Commission. However, up to now the Governor in Council, although he has proclaimed Part III into force, has not seen fit to exempt any of these undertakings, so that in fact we have nothing to regulate and will have nothing to regulate until such time as it has been done. It is true that the Minister of Transport has had a conference with his provincial counterparts who supervise these various boards and a technical conference was held, I think, in December and a scheme is being formulated for some measure of federal administration on a gradual basis, but it is a matter for the government and not for us to determine when this shall be done. We are busying ourselves with working out an administrative structure and working out draft regulations so that we will be ready whenever the government decides to do this, but so far no firm decision has been communicated to me.

[Interprétation]

M. Murta: Est-ce que l'on pourrait savoir quand cette étude sera terminée?

M. Pickersgill: On y travaille très fort actuellement. Peut-être pourriez-vous poser cette question à M. Laing, étant donné qu'il en a la surveillance.

M. Murta: Je vois. Je vous remercie.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur Pickersgill quelle est la situation actuelle concernant la partie III de la Loi nationale sur les transports?

M. Pickersgill: Comme vous le savez, lorsque le Conseil privé a décidé en 1954 que la compétence en matière de transports commerciaux, interprovincial et international, relevait du Parlement et non pas des Législatures provinciales comme on l'avait cru jusque-là, il n'existe pas de loi. A ce moment-là, M. St-Laurent ou son gouvernement, je dis M. St-Laurent parce que je sais qu'il est l'auteur de la loi, décida que le meilleur moyen de faire face à la situation c'était de faire voter par le Parlement une loi pour le transport par véhicule moteur, laquelle loi est toujours en vigueur. Cette loi donnait aux commissions provinciales qui contrôlaient le trafic de ces véhicules dans une province, le pouvoir d'imposer précisément le même règlement pour le transport interprovincial et international. Elles ne pouvaient pas changer ce règlement mais elles pouvaient imposer le même règlement lorsque le gouvernement provincial y consentait. Tous les gouvernements provinciaux acceptèrent rapidement et cette loi fut passée sauf au Québec et à Terre-Neuve. Québec y consentit après que M. Lesage devint premier ministre et je crois que Terre-Neuve ne l'a adoptée qu'il y a deux ans, à cause du fait surtout qu'il y avait peu de trafic.

M. McGrath: Aucune autoroute.

M. Pickersgill: Il n'y avait pas de trafic international ou interprovincial. Du moins ce trafic n'était pas très considérable. L'article 5 de la Loi permet au gouverneur en conseil d'exempter toute entreprise ou partie d'entreprise, je parle de mémoire mais je crois que c'est exact, des commissions provinciales, qui relèvent de la Loi nationale sur les transports et du règlement de la Commission canadienne des transports. Toutefois, jusqu'à maintenant, même si le gouverneur en conseil a déclaré que la partie III était en vigueur, il n'a pas cru bon d'exempter aucune de ces entreprises si bien qu'en fait nous n'avons rien à contrôler et nous n'en aurons pas jusqu'à ce que cela soit fait. Il est vrai que le ministre des Transports s'est réuni avec ses homologues provinciaux qui surveillent ces diverses commissions. Une conférence technique a également eu lieu, je crois, en décembre et on prévoit certaines mesures d'administration fédérale qui seraient appliquées graduellement, mais c'est là une question pour le gouvernement et ce n'est pas à nous de décider quand cela doit être fait. Nous sommes occupés à édifier une structure administrative et à rédiger des règlements. Nous serons donc prêts lorsque le gouvernement décidera, mais jusqu'à maintenant aucune décision finale ne nous a été communiquée.

[Text]

Mr. McGrath: May I take it, then, that there is still a vacuum with respect to the regulating of interprovincial and international truck traffic?

Mr. Pickersgill: I would not call it a vacuum. No, no. They are all regulated. They have to have a licence but they do not get the licence from us, they get it from the provincial board, and it means that if they operate in five provinces they have to get five licences from five different boards.

Mr. McGrath: I see.

Mr. Pickersgill: That is the present situation. It is not a vacuum. Perhaps they would like it better if there was a little more of a vacuum.

Mr. McGrath: I see. In other words, an international carrier, say, from Boston with freight destined for Newfoundland would have to get clearance from their regulatory authority to go through the Province of Nova Scotia. Is that right?

Mr. Pickersgill: That is right, and probably through New Brunswick, unless he went on the *Bluenose*.

Mr. McGrath: Yes, I see. Getting back to a local situation, if you had a situation whereby Canadian National Railways, for example, were carrying passengers from Newfoundland to Nova Scotia, what would be the position with respect to...

Mr. Pickersgill: If they had a bus and the bus made a continuous journey?

• 2110

Mr. McGrath: Right—and the bus made a continuous journey?

Mr. Pickersgill: Well, they would have to get a licence in Nova Scotia as well as in Newfoundland. The Canadian National has a licence in Newfoundland now, a provincial licence, for its bus operations, but if they put the buses on the ferries and then ran them to Halifax, they would have to get a licence from the Nova Scotia board as well.

Mr. McGrath: It is a policy question, then, as to when this matter will be resolved?

Mr. Pickersgill: Yes, that is right.

There is an interesting case, by the way, where this does happen. There is a bus service which is in the CNR timetables—it is not owned by the CNR I understand; it is owned by some other company, but they have an interline arrangement with them—that operates from Charlottetown to Amherst, Nova Scotia. Therefore, I presume it has a licence in Prince Edward Island, in New Brunswick and in Nova Scotia.

Mr. McGrath: I see.

May I turn to another subject briefly, Mr. Pickersgill, and that is a subject dear to the hearts of you and I since we are both Newfoundlanders...

[Interpretation]

M. McGrath: Si je comprends bien, il n'y a toujours rien de précis concernant les règlements du trafic par camion interprovincial et international?

M. Pickersgill: Je ne dirai pas qu'il y a rien et qu'il y a un vide. Non. Il y a des règlements. Ils doivent avoir un permis, mais ce permis ils ne l'obtiennent pas de nous; ils l'obtiennent des commissions provinciales. Cela signifie que s'ils veulent opérer dans cinq provinces ils doivent obtenir cinq permis des cinq différentes commissions.

M. McGrath: Je vois.

M. Pickersgill: C'est la situation actuelle. Il n'y a donc pas de vide. Peut-être seraient-ils plus heureux s'ils en avaient un petit peu.

M. McGrath: Très bien. En d'autres mots, un transporteur international, disons de Boston à destination de Terre-Neuve, doit obtenir de l'autorité en place l'autorisation de traverser la province de la Nouvelle-Écosse; est-ce que c'est cela?

M. Pickersgill: C'est cela, et probablement du Nouveau-Brunswick, à moins qu'il aille à *Bluenose*.

M. McGrath: Très bien. Je reviens à une cédulation locale. Tel est le cas des chemins de fer Nationaux, par exemple, qui transportent des passagers de Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse, quelle serait leur situation touchant...

M. Pickersgill: S'ils voyagent par autobus pendant tout le trajet?

M. McGrath: D'accord...et l'autobus faisait un voyage sans interruption?

M. Pickersgill: Eh bien, il leur faudrait obtenir un permis en Nouvelle-Écosse ainsi qu'à Terre-Neuve. Le National Canadien a un permis à Terre-Neuve présentement, c'est-à-dire un permis provincial touchant l'exploitation de son service d'autobus; mais s'ils installent les autobus sur des traversiers pour les transporter à Halifax, il leur faudra alors obtenir un permis du Conseil de la Nouvelle-Écosse.

M. McGrath: Il s'agit donc d'une question de ligne de conduite, pour savoir quand ce problème sera solutionné?

M. Pickersgill: Oui, c'est exact.

Il y a, incidemment, un cas très intéressant où une telle situation se présente. Il y a un service d'autobus inscrit aux horaires du National Canadien, mais qui n'appartient pas au National Canadien selon les renseignements que je possède; ce service appartient à une autre compagnie mais ils ont une entente inter-service avec ces derniers et ce service fonctionne entre Charlottetown et Amherst, Nouvelle-Écosse. Je crois donc, dans un tel cas, que ce service a un permis dans l'Île du Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

M. McGrath: Je vois.

Pourrais-je maintenant parler d'un autre sujet très brièvement, monsieur Pickersgill, et c'est un sujet qui nous tient à cœur à vous et à moi puisque nous sommes tous les deux Terre-neuviens...

[Texte]

Mr. Pickersgill: Thank you.

Mr. McGrath: ...and that is the subject of ferry rates.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. McGrath: I am having some difficulty resolving in my own mind who is the ultimate authority in establishing rates. I know with respect to certain ferries—for example, one in my own constituency and, I think, one in my colleague's constituency of Gander-Twillingate...

Mr. Pickersgill: There are several in his constituency. I can name them all.

Mr. McGrath: As a matter of fact, I bet you could claim parentage for them all!

Mr. Pickersgill: I would not deny it.

Mr. McGrath: There is no doubt in our minds about these particular ferries but, for example, who would have the ultimate responsibility with respect to the Department of Transport vessels operate by Canadian National such as the vessels that operate between Newfoundland and Nova Scotia?

Mr. Pickersgill: I can tell you that the Canadian Transport Commission does not.

Mr. McGrath: Why not?

Mr. Pickersgill: I do not know but it is not in the law. We supervise and regulate all the ferry services in Canada that are subsidized by the Government of Canada and that are privately operated; but the Department of Transport, in so far as there is any regulation, regulates and supervises those services that are operated by the Canadian National Railways. Those are, of course, the ferries to Newfoundland, including the one to Argentia, the P.E.I. ferries from New Brunswick but not the Wood Islands.

The Chairman: Would you allow Mr. Trudel a supplementary question, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: By all means. As a matter of fact the Committee can be my guest because I know Mr. Pickersgill would certainly invite supplementaries.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if I understand the witness correctly, should a province acquire certain ferries, it would not be eligible for subsidies by the federal government?

Mr. Pickersgill: I do not think that there is one owned by a provincial government that is subsidized by the federal government but I do not know that that would be impossible. I mean, I do not know anything in the law that would prevent it, but I do not know any that is.

[Interprétation]

M. Pickersgill: Merci.

M. McGrath: ...et il s'agit du tarif des traversiers.

M. Pickersgill: Oui.

M. McGrath: J'ai de la difficulté à m'expliquer à moi-même qui est l'autorité suprême dans l'établissement des tarifs. Je sais que dans le cas de certains traversiers, par exemple il y en a un dans ma propre circonscription électorale et je crois qu'il y en a un aussi dans la circonscription électorale de mon collègue de Gander-Twillingate,...

M. Pickersgill: Il y en a plusieurs dans sa circonscription électorale. Je peux vous les nommer tous.

M. McGrath: De fait, je suis prêt à parier que vous pourriez vous déclarer le père de tous ces traversiers!

M. Pickersgill: Je ne saurais le nier.

M. McGrath: Nous n'avons aucun doute en ce qui a trait à ces traversiers en particulier mais, par exemple, qui aura la responsabilité ultime en ce qui a trait aux navires du ministère des Transports exploités par le National Canadien, par exemple, les navires qui sont exploités entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse?

M. Pickersgill: Je peux vous dire que la Commission canadienne des transports n'est pas en cause.

M. McGrath: Pourquoi pas?

M. Pickersgill: Je ne saurais vous le dire mais cela n'est pas prévu à la loi. Nous surveillons et nous réglémentons tous les services de traversiers au Canada qui sont subventionnés par le gouvernement du Canada et qui sont exploités par un organisme privé; mais le ministère des Transports, en tenant compte de tous les règlements existants, régit et surveille les services qui sont exploités par le National Canadien. Il s'agit, bien entendu, des traversiers conduisant à Terre-Neuve, y compris celui conduisant à Argentia, les traversiers de l'Île du Prince-Édouard venant du Nouveau-Brunswick mais non celui de Wood Islands.

Le président: Permettriez-vous à M. Trudel de poser une question supplémentaire, monsieur McGrath?

M. McGrath: Mais certainement. De fait, je suis prêt à céder ma place à tout membre du comité car je sais que M. Pickersgill serait heureux de répondre à toute question supplémentaire.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, si j'ai bien compris les témoignages présentés ici, si une province fait l'acquisition de certains traversiers, elle ne serait pas admissible à des subventions fédérales?

M. Pickersgill: Je ne connais aucun traversier qui soit la propriété d'un gouvernement provincial et qui soit subventionné par le gouvernement fédéral mais je ne connais pas de raison pour laquelle cela serait impossible. Je veux dire que je ne vois rien dans la Loi qui empêcherait une telle situation mais je ne connais aucun cas où cette situation existe.

[Text]

Mr. Trudel: I agree that this is hypothetical, Mr. Chairman, but there is nothing in the law to prevent a subsidy going to the owners—in this particular case, a province? I have in mind a deal that is just about on the books now—a province wanting to acquire several ferry services.

Mr. Pickersgill: I think I should plead the old parliamentary rule.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Béchard.

Mr. Béchard: Mr. Pickersgill, you just said that the federal government subsidized all ferries which are operated in Canada, even by private enterprise. Could you tell me which one you will subsidize this year between Souris and the Magdalen Islands?

Mr. Pickersgill: There is nobody in the world who would like so much to answer that question as I would, not even you. I cannot answer. I hope there will be an answer by next week.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: I want to ask Mr. Pickersgill a supplementary. I think Mr. McGrath was almost right on target with his comment just before the supplementaries began. Mr. Pickersgill knows every ferry in my riding as well as every ferry operator, every subsidy, and almost everybody who travels on them; and that, of course, is because of his long association with the riding. I have St. Brendan's, Greenspond, the Fogo Island ferry, the Twillingate ferry, the Change Islands ferry, and I think there is some part at least in the Long Island area.

Mr. Pickersgill: There is, yes; but that was never in my constituency.

Mr. Lundrigan: That is right. They tacked it on to mine at the last election.

• 2115

Mr. Pickersgill: However, I am doing my best.

Mr. Lundrigan: That was tacked onto mine in the last election.

Can you indicate in any way whether there will be a substantial move to improve the ferry operations this year? I am thinking of improvements to the capability of certain ferry services, and also with respect to the cost of transportation. Last year there was quite a fuss on the Twillingate run where there was an increase in the cost, as you will remember, to the public in a day and age when people need to travel a good deal more to and from work, for recreational purposes and for socializing and the like. A lot of people feel that a move should be made generally to make an over-all improvement in these ferry services. I think I have five of the seven or eight existing

[Interpretation]

M. Trudel: J'admets, monsieur le président, que cette situation est plutôt hypothétique, mais il n'y a rien dans la Loi pour empêcher le versement d'une subvention aux propriétaires et dans ce cas particulier à une province? J'ai à l'esprit une transaction qui est sur le point de se conclure présentement, il s'agit d'une province qui désire acquérir plusieurs services de traversiers.

M. Pickersgill: Je crois que je devrais invoquer la vieille règle parlementaire.

M. Trudel: Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Béchard.

M. Béchard: Monsieur pickersgill, vous venez de déclarer que le gouvernement fédéral subventionne tous les traversiers en opération au Canada, même ceux de l'entreprise privée. Pourriez-vous me dire quels traversiers vous avez subventionnés cette année entre Souris et les îles de la Madeleine?

M. Pickersgill: Personne au monde n'aimerait plus que moi pouvoir répondre à une telle question, même pas vous. Je ne veux pas y répondre. J'espère pouvoir vous présenter une réponse la semaine prochaine.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: J'aimerais poser une question supplémentaire à M. Pickersgill. Je crois que M. McGrath avait raison lors de son commentaire présenté juste avant le début des questions supplémentaires. M. Pickersgill connaît chaque traversier de ma circonscription électorale ainsi que chaque administrateur de traversier, chaque subvention et presque chaque personne qui les utilise; et cela bien entendu est causé par le fait qu'il a travaillé très longtemps au sein de cette circonscription. Il y a dans ma circonscription les traversiers de St. Brendan's, Greenspond, le traversier de l'île Fogo, le traversier Twillingate, le traversier des îles Change, et je crois qu'il y a une certaine partie du moins dans la région de Long Island.

M. Pickersgill: C'est exact, oui; mais cela n'a jamais fait partie de ma circonscription électorale.

M. Lundrigan: C'est exact. Cela a été rattaché à ma circonscription électorale lors de la dernière élection.

M. Pickersgill: Toutefois, je fais de mon mieux.

M. Lundrigan: Cela a été relié à ma circonscription au cours de la dernière élection.

Pourriez-vous nous indiquer de quelque manière que ce soit, s'il y aura des mesures importantes qui seront prises pour améliorer le service des traversiers cette année? Je pense à des améliorations touchant par exemple la capacité de certains services de traversiers, et aussi en ce qui a trait aux frais de transport. L'an dernier, il y a beaucoup de perturbations dans le public de la région de Twillingate lorsqu'il y a eu augmentation des frais comme vous vous en rappelez, à un moment et dans une période où les gens ont besoin de voyager beaucoup plus pour se rendre au travail et revenir à la maison, à des fins récréatives et sociales et autres du genre. Beaucoup

[Texte]

in the province. Can you give me a general indication of whether this will be done in 1971, Mr. Pickersgill?

Mr. Pickersgill: I do not think there is a general indication that could be given. Nobody can know better than you, because I know you go around your constituency and look at these things. There is a great disparity in the conditions of those various ferries and we simply have to look at each situation separately. We try to keep the best balance we can so that, having regard for the distance and other factors, there is not an unreasonable disparity. We look at the fare structure at least twice a year.

As for improvements, we would always like to see improvements, but against that, of course, is just how much money you can get from the Treasury Board.

Mr. Lundrigan: May I ask, Mr. Pickersgill, what is the philosophy that guides you in determining ferry rates on services that you subsidize?

Mr. Pickersgill: What guides us, really, is primarily...

Mr. Lundrigan: They cannot be compensatory really; otherwise you would not be in there.

Mr. Pickersgill: No, that is right. Every one of these ferries was established to meet an ad hoc situation except for the Bell Island ferry, because Bell Island was never served—at any rate in my time, and I do not think it ever was—by the coastal boats. The rationale for all the other ferries around the Coast of Newfoundland was that by providing one of these ferry services the coastal boats would not have to continue to call at these places except on rare occasions when they had a large cargo, or something, and this would result in a saving far greater than the cost of a subsidy for the ferry, besides providing far better service. When the coastal boat went to some places it was sometimes a whole month, and sometimes longer than that, when they did not get any mail. There has been a great improvement there and with some of these shorter runs, like the Greenspond and the Twillingate, they have daily mail service. This was the rationale and it is still the policy of the government. That is why this Long Island ferry can be a possibility. It is the policy of the government, if someone is willing to establish a ferry, to provide a subsidy as long as the subsidy is not greater than the saving which results from the saving on the coastal boat service. That is the policy.

[Interprétation]

de gens désirent que des mesures soient prises de manière à améliorer généralement l'ensemble de ces services de traversiers. Je crois qu'il y a dans ma circonscription électorale cinq des sept ou huit traversiers existant dans la province. Pourriez-vous me donner certaines explications à l'effet que cela sera effectué en 1971, monsieur Pickersgill?

M. Pickersgill: Je ne crois pas qu'il y ait d'indication générale que je puisse vous donner. Personne ne peut le savoir mieux que vous, car je sais que vous visitez votre circonscription et que vous étudiez ces questions. Il y a une assez grande disparité entre les conditions existantes pour ces différents traversiers et il nous faut examiner chaque situation individuellement. Nous essayons de maintenir le meilleur équilibre possible de sorte qu'en tenant compte de la distance, des autres facteurs, il n'y ait pas une disparité déraisonnée. Nous examinons le tableau des tarifs au moins deux fois par année.

En ce qui a trait aux améliorations, nous sommes toujours heureux de faire des améliorations, mais cela est bien entendu assujéti à la somme d'argent que nous pouvons obtenir du Conseil du Trésor.

M. Lundrigan: Puis-je vous demander, M. Pickersgill, sur quelle ligne de conduite vous vous basez lorsque vous établissez les tarifs des traversiers pour les services que vous subventionnez?

M. Pickersgill: Ce qui nous sert généralement de guide, en réalité est fondamentalement...

M. Lundrigan: Il ne s'agit pas d'une simple compensation en réalité; autrement, vous ne vous en occuperiez pas.

M. Pickersgill: Non, cela est exact. Chacun de ces traversiers a été établi pour répondre à une situation particulière, à l'exception du traversier de l'île Bell, car l'île Bell n'a jamais été desservie, du moins pas durant mon mandat, et je ne crois pas qu'elle ait été desservie même par le service côtier. La raison fondamentale de l'établissement de tous ces traversiers sur la côte de Terre-Neuve était qu'en fournissant l'un de ses traversiers les navires côtiers n'auraient pas à desservir tous ces endroits, sauf en cas très rares lorsqu'ils avaient une cargaison importante ou quelque chose du genre, et que cela amènerait une épargne beaucoup plus importante que le coût d'une subvention à un service de traversiers, en plus de fournir un service de beaucoup plus supérieur. Lorsque les navires côtiers desservaient certains de ces endroits, il arrivait parfois que les citoyens de ces endroits ne recevaient aucun courrier pendant un mois et souvent pendant une période plus longue. Il y a eu une très grande amélioration à ce sujet et grâce à certains itinéraires plus courts, comme celui de Greenspond et celui de Twillingate, ces personnes ont bénéficié d'un service quotidien de courrier. Voilà quelle était la raison fondamentale et cela demeure la ligne de conduite du gouvernement. C'est pourquoi il est possible que les traversiers de Long Island entrent en fonction. Si l'on envisage l'installation d'un traversier, l'État fournira les subventions nécessaires aussi longtemps que les subventions ne seront pas plus élevées que les économies qui proviennent du service des navires côtiers. Voilà la politique gouvernementale.

[Text]

Mr. McGrath: Forget about the special case that you put forward so well for Bonavista Bay or for those ferries up in that part of the coast of Newfoundland which obviously replaced the coastal service. I am thinking about the other services in the country that some directly under your jurisdiction, such as the Bell Island ferry and the Pelee Island Ferry in Ontario. I am sure there are others in the St. Lawrence River and in British Columbia.

Mr. Pickersgill: There are a few.

Mr. McGrath: My question is geared to what is your philosophy in determining...

Mr. Pickersgill: I do not think I can say that I have any philosophy, but the policy which the Treasury Board has been trying for years to get us to achieve—they have never ordered it to be done in one fell swoop—is that outside of Newfoundland, because of the special circumstances of replacing the coastal service, which had something to do with the terms of union, that we should get out of all ferries that operate entirely within a province and they should be taken over by the provincial authorities because they are highway links. That is the argument and a certain number of these ferries have been gotten rid of. At the present time we are negotiating with the Government of Ontario with respect to the two services in Ontario. When I say "we" I mean the whole transport complex—it is primarily the Minister of Transport—and it is the kind of negotiation that you cannot talk about except to say that.

There are three services in British Columbia and there is one service on the west coast of British Columbia that is really akin to the coastal boat service in Newfoundland. It is an area where you could never build a railway and where you virtually cannot build roads. I have always felt that it was a similar circumstance to the circumstance in Newfoundland. There are two other ferries, one between two places on Vancouver Island and one between the mainland and the west coast of Vancouver Island, and they can probably be dispensed with as early as next year if a highway program gets on it. The only reason they are there is because the British Columbia government has not completed its highway program. I think they will just fade out pretty much by themselves.

There are several ferries across the St. Lawrence and the Minister of Transport is having some discussions about them at the present time. The only other one I can think of that is entirely within a single province is Grand Manan in New Brunswick, and it is covered by a rather long-term contract.

Mr. McGrath: Correct me if I am wrong, but I rather get the impression—you say this is the attitude of Treasury Board and to a certain extent that is understandable—that this is sort of an ad hoc approach, a day-to-day approach to this situation, and it is a very important problem. For example, I am wondering, Mr. Pickersgill, why you as a Commission established by Parliament and with a tremendous responsibility would not undertake some kind of a study...

[Interpretation]

M. McGrath: Oubliez un instant le cas particulier rattaché à la *Bonavista Bay* ou pour les traversiers situés sur la côte de Terre-Neuve qui ont manifestement remplacés le service côtier. Je parle des autres services dans le pays qui tombent sous votre compétence tel que le traversier de *Bell Island* et le traversier de *Pelee Island* en Ontario. Je suis persuadé qu'il en existe d'autres sur le Saint-Laurent et en Colombie-Britannique.

M. Pickersgill: Il en existe quelques-uns.

M. McGrath: Je veux donc connaître votre ligne de conduite en ce qui concerne...

M. Pickersgill: Je n'ai certainement pas de ligne de conduite générale mais la politique que nous a proposée le Conseil du trésor depuis plusieurs années, même s'il ne nous a pas forcé de le faire du jour au lendemain et qu'en dehors de Terre-Neuve, en raison des circonstances spéciales rattachées au remplacement du service côtier qui est reliée aux négociations collectives, nous devrions nous retirer des traversiers qui desservent exclusivement une province car ceci devrait tomber sous la coupe des autorités provinciales puisqu'ils sont des chaînons du système routier. C'est cet argument qu'on a soutenu et on s'est débarrassé d'un certain nombre de ces traversiers. A l'heure actuelle, nous entamons des négociations avec le gouvernement de l'Ontario en ce qui concerne leurs deux services. Lorsque nous disons nous entreprenons des négociations, nous parlons du système, de l'ensemble du système de transport et il s'agit principalement du ministère des Transports. Il s'agit en effet de négociations dont on ne peut pas parler puisqu'il n'y a rien d'autre à ajouter.

Il existe trois services en Colombie-Britannique et l'un d'entre eux sur la côte ouest ressemble fort au service côtier de Terre-Neuve. A cet endroit on ne pourrait jamais bâtir ni chemin de fer ni route. C'est une situation qui ressemble fort à celle qui prévaut à Terre-Neuve. Il existe deux autres traversiers, à situer entre deux endroits sur l'Île de Vancouver et l'autre situé entre la terre ferme et la côte ouest de l'Île de Vancouver. On pourrait probablement s'en débarrasser très tôt l'an prochain si le programme du système routier s'en occupe. La seule raison de leur existence est attribuable au fait que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a pas complété son système routier. A mon avis, ils mourront de leur belle mort.

Il existe plusieurs autres traversiers sur le Saint-Laurent et le ministre des Transports en discute à l'heure actuelle. Le seul autre traversier qui me vient à l'esprit dessert exclusivement une seule province et il s'agit bien du *Grand Manan* au Nouveau-Brunswick. Ce traversier est assujéti à un contrat à long terme.

M. McGrath: Reprenez-moi si je me trompe mais j'ai l'impression d'après de ce que vous nous dites de l'attitude du Conseil du trésor qui est fort compréhensible dans une certaine mesure qu'il s'agit d'une approche *ad hoc*, une approche quotidienne face à la situation et à mon avis il s'agit d'un problème fort important. Je me demande, monsieur Pickersgill, si en tant que commission mise sur pied par le Parlement et en raison de vos responsabilités énormes vous ne pourriez pas entreprendre ce genre d'étude...

[Texte]

Mr. Pickersgill: We are.

Mr. McGrath: ...and focus attention on the thing so that you can come back to Treasury Board and say, "It is not realistic to expect Ontario to take this over because they are not going to take it over."

Mr. Pickersgill: When I was Minister of Transport maybe I did make these arguments on a rather ad hoc basis, but at the request of the Treasury Board we are at the present time making a study of all subsidized water transport services with a view to giving a kind of rational over-all explanation of the whole outlook. I hope that study will be completed by mid-summer, but it is very difficult to do because these water services are rather like Canada. You cannot make nice little rules to fit all of the cases.

• 2125

Mr. McGrath: I am glad to hear you say that. So until that study is completed it is safe to suggest that the policy is going to be to maintain the status quo so far as rates are concerned.

Mr. Pickersgill: Well, the rates are somewhat different. I think they have to be looked at every so often to see whether they are equitable, and that is being done quite independently of the Act. But the rates are not fixed by us where there is a private operator. The operator is told how much subsidy he will get, he knows what his costs are, and he then has to set rates that will keep him in business. That is really the way it is, and it is probably the only prudent way it would be. Otherwise, if we just met any costs that were foisted upon us, you could see what would happen. I do not think that I need to elaborate on that.

Mr. McGrath: I have one final question, Mr. Pickersgill. As you know perhaps better than any of us here, if we are to serve any function at all it is to be an advisory one to the government. Being the man parentally responsible for the Canadian Transport Commission...

Mr. Pickersgill: No, that was Parliament.

Mr. McGrath: You say it was Parliament and I have my own ideas about it. Anyway, I give you full credit for it, whether or not you want to take it. Having been the first chief executive officer of the Commission, are you satisfied that the Act is working as Parliament intended it to work and as you envisaged it to work, as the chief architect of the legislation?

Mr. Pickersgill: On the whole I am really quite smug about it.

Mr. McGrath: I do not want you to be smug, I want you to tell us. It is a very serious question.

Mr. Pickersgill: I know. I am very flattered that Mr. Nixon, the President of the United States, should have recommended precisely the same kind of structure for

[Interprétation]

M. Pickersgill: Nous le faisons.

M. McGrath: ...et consacrer votre attention sur ce point particulier. Vous pourriez alors vous adresser au Conseil du trésor et leur dire qu'il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que l'Ontario assume une telle responsabilité parce qu'elle n'a aucunement l'intention de le faire.

M. Pickersgill: Quand j'étais ministre des Transports, je présentais ces arguments sur une base *ad hoc* mais à la demande du Conseil du trésor nous effectuons une étude sur l'ensemble des services de transport maritime subventionné dans le but d'en arriver à présenter des explications logiques pour l'ensemble du tableau. Cette étude, nous l'espérons, sera complétée au milieu de l'été mais ce ne sera pas facile parce que, comme chacun sait, ces services maritimes sont un peu comme le Canada car ils ne peuvent pas s'assujettir à des règles qui jouent dans tous les cas.

M. McGrath: Il me fait plaisir de vous entendre le dire. Or, tant que l'étude ne sera pas complétée, il est juste de dire que cette politique va demeurer la même en ce qui concerne les tarifs.

M. Pickersgill: Eh bien, je vous dirais que les tarifs diffèrent quelque peu. Il faut quand même les regarder de près pour voir s'ils sont justes, ce qui se fait indépendamment de la loi. En revanche, les tarifs ne sont pas fixés par nous lorsqu'il y a un opérateur particulier. L'opérateur est averti du montant de la subvention qu'il recevra ainsi que des coûts à prévoir et c'est lui qui fixera les taux qui ne le mettront pas en faillite. C'est de cette façon dont se passent les choses et je crois que c'est la formule la plus sage. En revanche, s'il fallait déboursier tous les coûts qu'on nous refile, vous voyez bien ce qui se produirait. Je n'ai pas besoin de m'étendre là-dessus.

M. McGrath: J'ai une dernière question, monsieur Pickersgill. Comme chacun le sait, et vous peut-être mieux que nous tous, si nous devons jouer un rôle utile c'est sûrement à titre de conseiller de l'État. Comme vous êtes celui qui êtes responsable de la Commission canadienne des transports...

M. Pickersgill: Non, il s'agit du Parlement.

M. McGrath: Vous dites que c'est le Parlement mais j'ai mes idées à ce sujet. De toute façon, je vous rends tous les honneurs qui vous reviennent, que vous le vouliez ou non. Comme vous avez été le premier membre en chef du personnel de la Commission, croyez-vous que la loi réponde aux besoins actuels tels que le Parlement l'avait prévu tout aussi bien que vous d'ailleurs en tant qu'architecte en chef du programme législatif?

M. Pickersgill: Dans l'ensemble, je suis assez satisfait de moi-même.

M. McGrath: Je ne veux pas que vous ayez cette satisfaction personnelle, je veux plutôt que vous nous exprimiez vos sentiments à ce sujet. Il s'agit bien d'une question fort importante.

M. Pickersgill: Je le sais bien. Je suis enchanté que M. Nixon, président des États-Unis, ait recommandé précisément le même genre de structure pour son pays. Depuis

[Text]

the United States. From the time that Mr. Mackenzie King and Mr. C. D. Howe established the Department of Transport 30 years elapsed before they had a department of transportation in the United States. But from the time that we established a single regulatory agency in Canada it was not quite four years until the President of the United States recommended that they do the same thing.

Mr. McGrath: But you already tell us that Part 3 is not operative, is not working as Parliament intended it to work; you already tell us that there is an anomaly with respect to the supervision of the ferry services, that there are some within the ambit of the Department of Transport and others come within your province. I would say that these are anomalies which can only be determined after an operative period of time has elapsed.

Would you suggest that you would be in a better position to have the over-all supervisory capacity of all transportation, including ferry service owned by the Department of Transport and operated by Canadian National?

Mr. Pickersgill: I really do not think there is any question of principle involved in this at all. These vessels are owned by the government of Canada, are administered by the Department of Transport, are operated by the Canadian National Railways, and it does not seem to me that there is any special advantage in having still a third agency dealing.

Mr. McGrath: Not a third agency, I want to have them all in one agency. What is the difference, so far as your position is concerned, between ownership by the government of Canada and ownership by some other private...

Mr. Pickersgill: The Canadian Transport Commission is essentially a regulatory agency.

Mr. McGrath: Precisely.

Mr. Pickersgill: It is not an operating agency.

Mr. McGrath: That is precisely what I want. I want one agency to be able to regulate all the rates in the country on ferry boats and have the same rationale and philosophy—which we do not have. We have an ad hoc approach to the whole thing.

Mr. Pickersgill: Perhaps you should preach that gospel to the Minister of Transport.

Mr. McGrath: I am trying to get a little advice from you.

Mr. Pickersgill: I do not think I ought to give advice. I have a sort of responsibility to the Minister of Transport and I should advise privately and not over the radio.

Mr. McGrath: Yes, but you are approaching the shareholders, which we represent, for more money.

Mr. Pickersgill: No, I am not. I am trying to reduce the amount. In actual fact I think we are asking for less money.

[Interpretation]

le temps que M. Mackenzie King et M. C. D. Howe ont établi le ministère des Transports, 30 ans se sont écoulés avant qu'ils mettent sur pied un Département des transports aux États-Unis. Mais à partir du moment que nous avons établi un organisme unique de réglementation au Canada il n'a pas fallu plus de quatre ans au président des États-Unis de recommander qu'ils en fassent autant.

M. McGrath: Mais vous nous avez pourtant dit que la partie 3 ne fonctionne pas comme l'avait prévu le Parlement. Vous avez même déclaré qu'il y avait une anomalie concernant la surveillance des services de traversiers car il y en a qui tombent sous le coup du ministère des Transports alors que d'autres sont sous la compétence de votre province. Ces anomalies ne peuvent simplement être déterminées après qu'une période de fonctionnement ait fait ses preuves.

Êtes-vous mieux placé pour nous dire qu'il devrait y avoir une capacité de surveillance globale pour tous les transports, y compris les services de traversiers qui sont la propriété du ministère des Transports et exploités par le National Canadien?

M. Pickersgill: En vérité, il n'y a pas de question de principe en cause ici. Ces navires sont la propriété de l'État; ils sont administrés par le ministère des Transports et ils sont exploités par le National Canadien et je ne vois pas l'utilité de mettre sur pied un troisième organisme.

M. McGrath: Non, je ne parle pas de troisième organisme. Je veux qu'ils tombent tous sous la compétence d'un seul organisme. Si l'État ou le secteur privé est le propriétaire quelle différence peut-il bien y avoir?

M. Pickersgill: La Commission canadienne des transports est essentiellement un organisme de réglementation.

M. McGrath: Précisément.

M. Pickersgill: Ce n'est pas un organisme d'exploitation.

M. McGrath: C'est exactement ce à quoi je tends. J'aimerais avoir un organisme qui soit capable de réglementer tous les tarifs du pays relatifs aux traversiers en servant du même raisonnement logique et de la même philosophie que nous n'avons pas. Nous adoptons une attitude ad hoc face à l'ensemble de ce problème.

M. Pickersgill: Vous pourriez peut-être prêcher cet évangile au ministre des Transports.

M. McGrath: Je veux simplement que vous me donniez quelques conseils.

M. Pickersgill: Je ne suis pas ici pour ça. Je suis responsable devant le ministre des Transports et je donne mes conseils habituellement privéement et non pas sur la radio.

M. McGrath: Oui, mais vous vous adressez aux actionnaires que nous représentons et vous leur demandez plus d'argent.

M. Pickersgill: Non, ce n'est pas exact. J'essaie de réduire cette somme. En fait, nous demandons moins d'argent.

[Texte]

• 2130

Mr. McGrath: You are asking for money which we have to vote for you. I mean, whether this is a facade or just a... I think that is a legitimate question. If the Act does have weaknesses in it how are we going to find out if you do not tell us?

Mr. Pickersgill: It may very well be that the rates for water transport should, in an ideal arrangement, be filed with the Canadian Transport Commission in the same way that air rates and railway rates have to be filed with us, and in the same way that motor carrier rates will have to be filed with us whenever we have direct administration of the rates, the regulatory function for motor carriers. In the case of those that we supervise and subsidize, they are. In the other cases at the present time they are not filed with us although they are just as well publicized.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand, do you have a supplementary question?

Mr. Allmand: Yes. You said there was a study, Mr. Pickersgill, regarding water transportation.

Does this study cover only ferries, or does it cover all types of water transportation?

Mr. Pickersgill: All the water transport subsidized by the Government of Canada.

Mr. Allmand: I see. Thank you.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Pickersgill, I do not want to interrupt the delightful subject of ferry services unless the subject has not been fully explored, but I am turning to another matter, the charter flights statement which we have in front of us. Looking at the last two sentences on page 2, it reads:

But we cannot change it,...

...meaning simply: affinity rule...

...unilaterally because no charter group would be allowed to land in another country unless that other country had an agreement with us to do away with the affinity rule.

You go on to say:

We cannot change the rule by ourselves and have any charter flights unless the receiving countries will also agree.

This suggests, perhaps, that you are attempting to reach agreement with some other countries. Are you able to say that there are negotiations going on to reach better agreement with other countries?

Mr. Pickersgill: There are discussions, yes.

Mr. Deachman: Can I ask any more than that? Are you able to tell us any more about those discussions and with which nations they are taking place?

[Interprétation]

M. McGrath: Vous demandez des sommes que nous devons voter pour vous. S'agit-il d'une façade? Quant à moi il s'agit d'une question fort légitime. Si la loi comporte des faiblesses, comment pouvons-nous le savoir si vous ne nous en faites pas part?

M. Pickersgill: Il se peut que les tarifs de transport maritime devraient être enregistrés à la Commission canadienne des transports de la même façon que les tarifs aériens et les tarifs des chemins de fer doivent être enregistrés avec nous tout comme les tarifs des transports routiers devront être enregistrés chez-nous quand nous aurons une administration directe sur les tarifs, fonctions réglementaires des transporteurs routiers. Pour ceux que nous surveillons et subventionnons, ils tombent sous notre groupe. Quant aux autres, ils ne sont pas enregistrés chez nous à l'heure actuelle mais ils reçoivent tout autant la même publicité.

M. McGrath: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand, vous avez une question supplémentaire?

M. Allmand: Oui. Vous avez parlé d'une étude concernant le transport maritime.

Est-ce qu'elle comporte les traversiers et tous les genres de transports maritimes?

M. Pickersgill: Elle comporte l'ensemble du transport maritime subventionné par le gouvernement du Canada.

M. Allmand: Je vois. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur Pickersgill, je ne veux pas mettre fin à cette délicieuse conversation touchant les services de traversiers avant que le sujet n'ait été complètement exploré. Toutefois, je me reporte à un autre sujet et c'est celui des vols nolisés; nous avons une déclaration sous les yeux. Si nous jetons un coup d'œil sur les deux dernières phrases de la page 2, il est mis:

Mais nous ne pouvons rien n'y changer,...

ce qui veut dire simplement: la règle de l'affinité...

...de façon unilatérale parce qu'aucun groupe de vols nolisés n'aurait le droit d'atterrir dans un autre pays à moins que cet autre pays ait conclu un accord avec nous concernant l'abolition de la règle d'affinité.

Vous poursuivez de la façon suivante:

Nous ne pouvons pas changer cette règle par nous-mêmes et lancer des vols nolisés à moins que les pays récipiendaires tombent d'accord avec nous.

D'après cette déclaration, on pourrait croire que vous essayez d'en arriver à une entente avec d'autres pays. Pouvez-vous nous dire si on a entamé des négociations pour en arriver à de meilleures ententes avec les autres pays?

M. Pickersgill: Nous avons entamé des discussions à ce sujet.

M. Deachman: Pouvez-vous préciser davantage? Pouvez-vous nous en dire un peu plus long concernant ces discussions et avec quels pays elles sont entretenues?

[Text]

Mr. Pickersgill: There is a group. I have never been good with the initials that people use nowadays to describe organizations, but there is a group of all the main European carriers. They had a meeting three or four months ago to which they invited a representative from our aeronautical authority, from our Air Transport Authority, and also from the CAB in the United States. It was precisely to discuss this whole problem. There is to be another meeting—I believe it is next month—in Washington of the same group of people.

I have the impression that the subject is also very likely to be discussed in IATA. It could be approached in two ways. If the basic affinity rules are made by IATA, which is an association of the air carriers, not every air carrier belongs to it—Icelandic Airlines does not, for example—but most of the airlines of the large countries belong to it. They have this affinity rule they have made. There are a certain number of carriers that do not belong to IATA that are engaged in the charter business, and they have to abide by rules similar to this that are made in Canada by the Government of Canada—by our Commission, in fact—which are so similar that there is very little difference between them.

• 2135

If we did not have those rules, the receiving countries have indicated very clearly to us that these people would never get permits to land.

We could approach it in two ways. We could try to go around IATA and make bilateral arrangements with any country that would, but this would be very difficult to do. We can try to persuade everybody that this affinity rule really does not make sense and I have gone pretty far, but I am not sure that this will be altogether palatable to everybody.

Mr. Deachman: Essentially what you are saying, sir, is that there really is not a feasible way of approaching it on the basis of bilateral agreements and that the real solution lies in some kind of a multinational agreement, working through IATA. Is that correct?

Mr. Pickersgill: That would probably be the better way. I do not say the other is impossible though.

Mr. Deachman: You do not? You do not rule out the possibilities, for instance, of a better working arrangement, let us say, between Great Britain and Canada?

Mr. Pickersgill: No, I do not rule it out. the Commission?

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: I just wanted to check one point arising out of Mr. Allmand's earlier questions regarding CNR containerization rates. I take it these rates are filed with the Commission?

Mr. Pickersgill: The rail portion of them.

[Interpretation]

M. Pickersgill: Il existe un groupe: Mais malheureusement je ne suis pas très bon pour me souvenir des sigles en usage de nos jours, mais il existe un groupe qui englobe tous les transporteurs importants de l'Europe. Ils se sont réunis il y a trois ou quatre mois auquel participaient un représentant de notre secteur aéronautique, un autre de notre *Air Transport Authority* et un autre du CAB des États-Unis. Ils s'étaient réunis pour discuter de ce problème. Il y en aura un autre je crois le mois prochain à Washington où se réuniront ces mêmes experts.

J'ai la nette impression que le sujet sera débattu au IATA. On pourrait aborder cette question de deux façons. Si les règles fondamentales d'affinité sont rédigées par la IATA qui est une association de transporteurs aériens, et ce ne sont pas tous ces transporteurs aériens qui appartiennent à cette association car je sais pertinemment que *Icelandic Airlines* n'y appartient pas mais la plupart des lignes aériennes des grands pays en font partie. Ces lignes aériennes ont la règle d'affinité qu'ils ont créée. Un certain nombre de transporteurs n'appartiennent pas à l'IATA qui sont engagés dans le commerce de vols nolisés mais ils doivent quand même se conformer aux règlements qui ressemblent à celui-ci. Ces règlements sont fait au Canada par l'État, c'est-à-dire par notre Commission et il existe une différence si minime qu'on peut à peine en parler.

Si nous n'avions pas de tels règlements, les pays de destination nous ont indiqué très clairement que ces personnes n'obtiendraient jamais un permis d'atterrissage.

Nous pouvons utiliser une double approche dans ce domaine. Nous pourrions essayer de contourner les règlements de l'Organisation internationale de l'aviation civile et établir des ententes bilatérales avec tout pays qui s'y prêterait, et cela est très difficile à accomplir. Nous pouvons essayer de persuader tout le monde que ce règlement d'affinité ne fait vraiment aucune logique et je me suis engagé assez loin, mais je ne suis pas du tout certain que tout cela serait accepté par tout le monde.

M. Deachman: Ce que vous dites réellement, monsieur, c'est qu'il n'est vraiment pas possible de s'en tirer sur la base d'ententes bilatérales et que la seule solution valable serait d'un genre d'entente multinationale effectuée par l'entremise de l'OIAAC. Est-ce exact?

M. Pickersgill: Ce serait probablement la meilleure manière d'agir. Je ne dis pourtant pas que l'autre projet est impossible.

M. Deachman: Vous ne le dites pas? Vous n'éliminez pas la possibilité par exemple, d'une meilleure entente, disons entre la Grande-Bretagne et le Canada?

M. Pickersgill: Non, je n'exclus pas cette possibilité.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Je désire simplement vérifier une question découlant des questions antérieures posées par monsieur Allmand en ce qui a trait aux tarifs du National Canadien pour les contenants. J'ai cru comprendre que ces tarifs sont enregistrés auprès de la Commission?

M. Pickersgill: La partie des tarifs qui touche les transports ferroviaires.

[Texte]

Mr. McCleave: Yes, I understand that. Is anything more done by the Commission with them or do you wait until, perhaps, complaints come in? Or is there a sort of spot check to see that everything looks pretty well above board with them?

Mr. Pickersgill: We assume that the railways will not quote rates on which they are losing money, but they might do it, and the law says that if they do—but we do not think it is our business to go around suspiciously looking at every rate. However, if anybody complains, we look at the complaint.

Mr. McCleave: Thank you.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Votes 65 and 70 agreed to.

The Chairman: This completes the Estimates of the Canadian Transport Commission. I want to thank you, Mr. Pickersgill, and your staff.

Mr. Pickersgill: I thank the members of the Committee for being so kind to me.

The Chairman: This Committee is adjourned until 3.30 p.m. on Thursday.

[Interprétation]

M. McCleave: Oui, je comprends bien cela. Est-ce que la Commission fait quelque chose de plus avec ces tarifs ou si vous attendez simplement peut-être que certaines plaintes soient présentées? Ou y a-t-il un genre de vérification sur place pour voir si tout se passe bien selon leurs déclarations?

M. Pickersgill: Nous présumons que les administrations de chemins de fer ne présenteront pas des tarifs pour lesquels ils encourent des déficits, mais cela peut se produire et au terme de la loi si cela se produit, mais je ne crois pas qu'il soit de notre responsabilité d'examiner en profondeur chaque tarif. Toutefois si quelqu'un dépose une plainte, nous allons faire enquête.

M. McCleave: Merci.

Le président: Est-ce que le Comité est prêt à passer au vote?

Les crédits 65 et 70 sont adoptés.

Le président: Cela termine l'étude des prévisions budgétaires de la Commission canadienne des Transports. Je désire vous remercier, monsieur Pickersgill, ainsi que le personnel de la Commission.

M. Pickersgill: Je remercie les membres du comité pour leur accueil chaleureux.

Le président: La réunion est ajournée jusqu'à 3h30 de l'après-midi jeudi.

APPENDIX TC-1

January 22, 1970.

Read, approved and transmitted to the Executive
Secretary, City Hall.

Mr. Armand Lambert, C.A.,
Finance Manager,
City Hall.

Re: National Harbours Board, Subvention in lieu of
taxes Financial years 1967-68, 1968-69 and 1969-70.

Sir,

I am sending a statement showing the remaining grants
in lieu of taxes to an amount of \$5,283,882.52 owed by the
National Harbours Board for the financial years 1967-68,
1968-69 and 1969-70.

It would be appropriate for the city authorities to insist
that the National Harbours Board quickly settles our
claims with respect to grants in lieu of taxes.

Yours truly,
A. Chagnon,
Superintendent.

2/3/70

Mr. Lambert informs me
that the National Harbours
Board will make a pay-
ment of \$1,357,266.

APPENDICE TC-1

Le 22 janvier 1970.

Vu, approuvé et transmis
au Secrétaire administratif
de la Ville.

Roger Bélanger
Directeur adjoint.

Monsieur Armand Lambert, c.a.,
Directeur des finances,
Hôtel de Ville.

re: Conseil des Ports Nationaux—

Subvention en lieu et place de taxes—

Exercice 1967-68, 1968-69 et 1969-70.

Monsieur,

J'envoie un état montrant les soldes de subventions en
lieu et place de taxes au montant de \$5,283,882.52 due par
le Conseil des Ports Nationaux pour les exercices 1967-68,
1968-69 et 1969-70.

Il y aurait lieu que les autorités de la Ville exercent
des pressions auprès du Conseil des Ports Nationaux afin
de hâter le règlement de nos réclamations de subventions
en lieu et place de taxes.

Votre dévoué,
A. Chagnon,
surintendant.

2/3/70

M. Lambert m'informe que le
Conseil des Ports Nationaux
vont faire un versement de
\$1,357,266.

APPENDIX TC-2

NATIONAL HARBOURS
BOARDCONSEIL DES PORTS
NATIONAUX

473 Albert Street,
Ottawa 4, Ontario.
February 5, 1970.

Dear Mr. Saulnier,

Re: *Grants in lieu of taxes* Montreal Harbour

Immediately following your telephone conversation with respect to payments to the City of Montreal, I undertook the preliminary research.

Our files show that the 1966-67 grants, as well of those of the subsequent years, have been paid in full.

The City's request for a 1967-68 grant forwarded to our Montreal office is dated October 6, 1967. Following a first auditing, an interim payment of \$1,012,972 has been recommended and made on July 5, 1968. A second payment to an amount of \$344,254 was made on May 23, 1969. The auditing made on the spot by the Division of Grants to municipalities of the Finance Department with respect to your request for the year 1967-68 is now finished and there remains only to obtain a final recommendation from these auditors.

The 1968-69 grant request—in lieu of taxes which are normally paid to the city of Montreal in October of each year—has been forwarded to our Central Office in Ottawa by the Montreal Harbour on March 5, 1969. Following a first auditing the amount of an interim payment was arrived at. This request from the City was for an amount of \$2,541,864. On April 29, 1969, a first payment was made to an amount of \$1,012,972 followed by a second payment of \$344,254 on May 23, 1969. The balance due and requiring auditing would then be of \$1,184,648. I am informed that the 1968-69 request was returned to the City through the Montreal Harbour in order to secure some essential information lacking about the property owned by the Harbour.

As for the 1969-70 grant requested, I am informed that it was referred to our Montreal Office by Mr. Roger Bélanger, your Assistant Finance Manager, on September 2, 1969.

My colleague, Mr. J. E. Lloyd, C.A., has agreed to undertake the necessary measures in order to hasten the interim and final payments which are presently due to the City, including an interim payment for 1969-70. He will be directly in touch with you in this respect early next week.

Yours very truly,

H. A. Mann

copy to

Mr. Guy Beaudet
Manager of the Montreal Harbour

APPENDICE TC-2

NATIONAL HARBOURS
BOARDCONSEIL DES PORTS
NATIONAUX

473, rue Albert,
Ottawa 4, Ontario.
Le 5 février 1970

Cher monsieur Saulmier,

Sujet: *Octrois au lieu de taxes*

Port de Montréal

Immédiatement à la suite de notre conversation au téléphone relativement aux versements à la ville de Montréal j'ai entrepris des recherches préliminaires.

Nos dossiers démontrent que l'octroi de 1966-67 et des années antérieures ont été acquittés en plein.

La demande d'octroi de la Ville pour l'année 1967-68 transmise à notre bureau de Montréal porte la date du 6 octobre, 1967. A la suite d'une première vérification, un versement intérimaire de \$1,012,972 a été recommandé et payé le 5 juillet 1968. Un deuxième versement au montant de \$344,254 fut fait le 23 mai 1969. La vérification sur place par la Division des octrois aux municipalités, ministère des Finances, de votre demande pour l'année 1967-68 est maintenant terminée et il ne reste qu'à obtenir une recommandation finale de ces vérificateurs.

La demande d'octroi pour l'année 1968-69—au lieu de taxes qui sont normalement payables à la ville de Montréal en octobre de chaque année—a été transmise à notre bureau central, à Ottawa, par le port de Montréal le 5 mars 1969. A la suite d'une première vérification on établit le montant d'un versement intérimaire. Cette demande de la Ville était pour un montant de \$2,541,864. Le 29 avril 1969 un premier versement fut effectué au montant de \$1,012,972 suivi d'un second versement de \$344,254 le 23 mai 1969. La balance due et devant être vérifiée serait donc de \$1,184,648. L'on m'avise que la demande de 1968-69 a été retournée à la Ville par l'intermédiaire du bureau du port de Montréal afin d'obtenir certains renseignements essentiels qui manquaient sur les propriétés du port.

Quant à la demande d'octroi pour l'année 1969-70, l'on m'informe qu'elle a été transmise à notre bureau de Montréal par monsieur Roger Bélanger, votre Directeur adjoint des Finances, le 2 septembre 1969.

Mon collègue, monsieur J. E. Lloyd, c.a., a accepté d'entreprendre les démarches nécessaires afin de hâter le paiement des versements intérimaires et final qui sont présentement dus à la Ville, y compris un versement intérimaire pour 1969-70. Il communiquera directement avec vous à ce sujet dès le début de la semaine prochaine.

Veuillez agréer, cher monsieur Saulnier, l'expression de mes bons sentiments.

Le président,

H. A. Mann

copie à

Mr. Guy Beaudet
Directeur du port de Montréal

APPENDIX TC-3

September 4, 1970.

Mr. G. Beaudet,
Harbour Manager,
National Harbours Board,
Montreal Harbour Building,
Cité du Havre,
Montreal 104, Quebec.

Re: Request for grant in lieu of taxes
Financial year 1970-71

Sir;

Please find enclosed a statement of our claim for a grant in lieu of taxes for the current financial year together with the duly filled customary forms.

I also include an explanatory folder showing the real estate allocation rates for the current financial year, a copy of the City of Montreal Estimates for the financial year 1970-71 and also, for your information, a statement of the standard taxation of the buildings of your organization.

I note that your claims for the financial years 1967-68, 1968-69 and 1969-70 have not been finalized and that there remain amounts of \$540,462.95, \$1,418,196.50 and \$1,923,026.44, respectively. I would therefore appreciate the settlement of these claims within the shortest possible time.

Yours very truly,
The Finance Manager,
Roger Bélanger.

CITY OF MONTREAL

STATEMENT SHOWING THE STANDARD TAXATION OF
BUILDINGS OF THE NATIONAL HARBOURS BOARD

FINANCIAL YEAR 1970-71

(Section 5—Grants to Municipalities Act)

Municipal and school assessment

Land.....	\$ 52,314,900
Buildings.....	\$ 48,182,500
	<u>\$ 80,497,400</u>

Real Estate contributions

General tax		
\$80,497,400 at \$1.60 per \$100 of		
assessment.....	\$ 1,287,958.40	
Surtax		
\$79,175,600 at \$0.40 per \$100 of		
assessment.....	316,703.20	\$ 1,604,661.60
School taxes		
\$80,497,400 at \$2.045 (1) per \$100 of		
assessment.....	1,646,171.83	
	<u>\$ 3,250,833.43</u>	

(1) Average rate.

Financial Department,
Tax-Collector's Division,
September 2, 1970

APPENDICE TC-3

le 4 septembre 1970

Monsieur G. Beaudet,
Directeur du Port,
Conseil des Ports Nationaux,
Édifice du Port de Montréal,
Cité du Havre,
Montréal 104, Qué.

re: Demande de subvention
en lieu et place de taxes
Exercice 1970-71

Monsieur,

Ci-joint, veuillez trouver un état de notre réclamation de subvention en lieu et place de taxes pour l'exercice courant, ainsi que les formules d'usage dûment complétées.

J'annexe également un feuillet explicatif indiquant les taux de contributions foncières pour l'exercice en cours, une copie des prévisions budgétaires de la Ville de Montréal pour l'exercice 1970-71, ainsi que, pour votre renseignement, un état de l'imposition normale des immeubles de votre société.

Je note que nos réclamations pour les exercices 1967-68, 1968-69 et 1969-70 n'ont pas été finalisées et qu'il reste des soldes de \$540,462.95, \$1,418,196.50 et \$1,923,026.44 respectivement. J'apprécierais donc le règlement de ces réclamations dans les plus brefs délais.

Bien à vous,
LE DIRECTEUR DES FINANCES
Roger Bélanger.

VILLE DE MONTRÉAL

ÉTAT MONTRANT L'IMPOSITION NORMALE DES
IMMEUBLES DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

EXERCICE 1970-71

(Article 5 de la loi sur les subventions aux municipalités)

Évaluation pour fins municipales et scolaires

Terrains.....	\$ 52,314,900
Bâtiments.....	48,182,500
	<u>\$ 80,497,400</u>

Contributions foncières

Taxe générale		
\$80,497,400 à \$1.60 par \$100 d'éva-		
luation.....	\$ 1,287,958.40	
Surtaxe		
\$79,175,600 à \$0.40 par \$100 d'éva-		
luation.....	316,703.20	\$ 1,604,661.60
Fins scolaires		
\$80,497,400 à \$2.045 (1) par \$100		
d'évaluation.....	1,646,171.83	
	<u>\$ 3,250,833.43</u>	

(1) Taux moyen.

Service des finances,
Division de la perception des taxes,
le 2 septembre 1970.

APPENDIX TC-4

CITY OF MONTREAL
NATIONAL HARBOURS BOARD

GRANTS IN LIEU OF TAXES

Financial year	Claims		Total	Collected	
	Municipal	School			
1965-66.....	603,006.80	1,044,578.70	1,647,585.50	1,012,972.00	final payment
1966-67.....	459,453.75	827,016.75	1,256,470.50	1,357,226.00	" "
1967-68.....	917,855.53	1,024,804.05	1,941,659.58	1,963,580.00	" "
1968-69.....	1,330,341.64	1,445,090.86	2,775,422.50	1,963,580.00	on account
1969-70.....	1,615,658.42	1,664,594.02	3,280,252.44	1,963,580.00	"
1970-71.....	1,604,661.60	1,646,171.83	3,250,833.43	1,963,580.00	"
	6,530,977.74	7,652,246.21	14,183,223.95	10,224,518.00	

APPENDICE TC-4

VILLE DE MONTRÉAL
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

SUBVENTIONS EN LIEU ET PLACE DE TAXES

Exercice	Réclamations		total	Perçu	
	fins municipales	fins scolaires			
1965-66.....	603,006.80	1,044,578.70	1,647,585.50	1,012,972.00	paiement final
1966-67.....	459,453.75	827,016.75	1,256,470.50	1,357,226.00	" "
1967-68.....	917,855.53	1,024,804.05	1,941,659.58	1,963,580.00	" "
1968-69.....	1,330,341.64	1,445,090.86	2,775,422.50	1,963,580.00	acompte
1969-70.....	1,615,658.42	1,664,594.02	3,280,252.44	1,963,580.00	"
1970-71.....	1,604,661.60	1,646,171.83	3,250,833.43	1,963,580.00	"
	6,530,977.74	7,652,246.21	14,183,223.95	10,224,518.00	

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, March 11, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 5

Le jeudi 11 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Procès-verbaux et témoignages

du Comité permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1971-72
Department of Communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972
Ministère des Communications

APPEARING:

The Honourable Eric Kierans

COMPARAÎT:

L'honorable Eric Kierans

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Allmand	Forget
Benjamin	Godin
Breau	Guay (<i>Lévis</i>)
Deachman	Horner
Duquet	Howe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

McGrath	Thomas (<i>Maisonneuve- Rosemont</i>)
Murta	Thomas (<i>Moncton</i>)
Rock	Trudel
Skoberg	Turner (<i>London East</i>)
Southam	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On March 9, 1971:

Mr. McCleave replaced Mr. Thomas (*Moncton*)
Mr. Loiselle replaced M. Rock

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
Le 9 mars 1971:

M. McCleave remplace M. Thomas (*Moncton*)
M. Loiselle remplace M. Rock

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 11, 1971
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:45 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Deachman, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Skoberg, Thomas (Maisonneuve), Trudel—(8).

Also present: Mr. Reid, M.P.

In attendance: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witnesses: From the Department of Communications: Dr. J. H. Chapman, Assistant Deputy Minister (Research); Mr. D. F. Parkhill, Assistant Deputy Minister (Planning).

The Committee had for consideration the estimates 1971-72 of the Department of Communications.

The Honourable Eric Kierans made an opening statement and responded to questions concerning his estimates.

At 4.35 p.m., the division bells having rung, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this date.

EVENING SITTING

(13)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Dupras, Forget, Howe, LeBlanc (Rimouski), Lessard (LaSalle), Loiselle, Skoberg, Trudel—(9).

Also present: Mr. Reid, M.P.

In attendance: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witness: From the Department of Communications: Mr. A. E. Gotlieb, Deputy Minister.

The Committee resumed its consideration of the estimates of the Department of Communications. And the questioning continuing;

At 8.35 p.m. the Committee adjourned until 3.30 p.m. March 16, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 11 mars 1971
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 45. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Deachman, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Skoberg, Thomas (Maisonneuve), Trudel—(8).

Autre député présent: M. Reid.

Compareît: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Du ministère des Communications: MM. J. H. Chapman, sous-ministre adjoint (Recherche); D. F. Parkhill, sous-ministre adjoint (Planification).

Le Comité étudie le budget des dépenses 1971-1972 du ministère des Communications.

L'honorable Eric Kierans fait une déclaration et répond aux questions concernant son budget des dépenses.

A 4 h. 35 de l'après-midi, au son de la cloche, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h. 00 du soir.

SÉANCE DU SOIR

(13)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 h. 10 du soir. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Dupras, Forget, Howe, LeBlanc (Rimouski), Lessard (LaSalle), Loiselle, Skoberg, Trudel—(9).

Autre député présent: M. Reid.

Compareît: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Du ministère des Communications: M. A. E. Gotlieb, sous-ministre.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses du ministère des Communications et la période des questions se poursuit;

A 8 h. 35 du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi le 16 mars 1971.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 11, 1971.

• 1544

[Text]

The Chairman: Gentlemen, we are here today, to study the estimates for 1971-1972 of the Department of Communications.

We have as a witness today, the Honourable Eric Kierans. Before I ask you to make an opening statement, Mr. Kierans, would you be kind enough to introduce some of the personnel with you.

The Hon. Eric Kierans (Minister of Communications): Yes. Thank you very much Mr. Chairman. Mr. Gotlieb, the Deputy Minister has just stepped out for a moment. I have with me, Dr. Chapman, Assistant Deputy Minister (Research); Mr. De Montigny Marchand, Assistant Deputy Minister, (Planning) Mr. Parkhill, Assistant Deputy Minister, (Operations and Planning); Mr. Godbout, Chief Financial Officer; and, Mr. Gordon Nixon whom you all know.

The Chairman: Thank you, Mr. Kierans. I know you would like to make an opening statement. You may proceed, Mr. Kierans.

M. Kierans: Je vous remercie, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité, j'ai l'honneur de présenter les prévisions budgétaires du ministère des Communications. Dans quelques jours le ministère célébrera son deuxième anniversaire, et plus cette date approche, plus se précisent certains de ses objectifs fondamentaux. Très bientôt, nous publierons le rapport général de la télécommission. Ce sera la première étude exhaustive des systèmes et des politiques de télécommunication qui ont si bien servi les Canadiens jusqu'ici. Ce document est le résultat d'une vaste consultation lancée en septembre 1969. S'il ne contient aucune recommandation, il étudie toutes les facettes de la question telle qu'elle se pose au pays, si bien qu'il nous permettra au cours des mois qui suivront, c'est-à-dire avant la fin de la session actuelle, de présenter au Parlement et à la population du Canada un Livre blanc sur la politique et la réglementation des télécommunications.

Tout en reconnaissant l'importance de la réglementation et de l'élaboration des politiques, je voudrais, en guise d'introduction à cette présentation du budget des dépenses de mon ministère, faire porter mes remarques sur deux domaines qui nous préoccupent tout particulièrement depuis deux ans. Il s'agit des systèmes de communications par satellite et des systèmes de téléinformatique. L'importance de ces secteurs a été généralement reconnue par l'opinion publique et se reflète dans les fonds qui leur ont été alloués par le gouvernement: ces derniers sont inclus dans les prévisions budgétaires que vous avez devant vous.

You will notice that the summary of the over-all expenditures of the Department show the net increase in the order of \$5.7 million. A certain part of this increase

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 11 mars 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous allons étudier aujourd'hui les prévisions budgétaires pour l'année 1971-1972 du ministère des Communications.

Notre témoin aujourd'hui est l'honorable M. Eric Kierans. Avant de vous demander, monsieur Kierans, de faire votre déclaration d'ouverture, auriez-vous l'obligeance de nous présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent.

L'hon. Eric Kierans (ministre des Communications): Certainement, monsieur le président. Notre sous-ministre M. Gotlieb, vient juste de sortir pour quelques instants. Avec moi, se trouvent M. Chapman, sous-ministre adjoint, direction de la recherche; M. de Montigny Marchand, sous-ministre adjoint, direction de la planification; M. Parkhill, sous-ministre adjoint, direction du fonctionnement et de la planification; M. Godbout, trésorier en chef; enfin M. Gordon Nixon, que vous connaissez tous très bien.

Le président: Merci, monsieur Kierans. Je sais que vous désirez faire maintenant une déclaration liminaire. La parole est à vous.

M. Kierans: Thank you Mr. Chairman. Gentlemen, I have the honour of presenting the Estimates of the Department of Communications. In a few days, the Department will mark its second year of existence. As the date is closing in, some of the strong line of the Department are becoming clearer. We will soon issue the general report of the Commission which will provide the people of Canada with the first comprehensive look at the telecommunication systems and policies that have served them so well. This document is the result of an extensive project, launched in September 1969. It is true that there is no recommendation in it, but it covers all of the important element of the issue of telecommunication in our country, so that we will be able within the next few months, that is before the end of the session, to present Parliament and the people of Canada with a White Paper on telecommunication policies and regulations.

While the problems of regulation and policy-making are of great importance, I would like before going ahead with the study of my Department estimates, to concentrate on two specific areas of policy and activity we have been concerned with during the first two years of our existence. These are: communication satellites and computer communication systems. The importance of these sectors has been recognized by public opinions and by the funds that have been allocated to them by the Government. These are reflected in the estimate we now have before you.

Vous noterez que le résumé des dépenses globales du Ministère indique une augmentation nette de l'ordre de 5.7 millions de dollars. Celle-ci est imputable en partie à la hausse des frais d'administration, à un accroissement des années-hommes nécessaires à cette tâche importante

[Texte]

is attributable to a rise in administrative costs; a rise in man years for the important task of radio regulation; or again, in contracts with universities for research projects allied to communications. An important fraction has been dedicated to research and study which will serve to keep Canada abreast in the high technology of space communications and computer communications systems.

Specifically, you will notice an estimate of \$5 million for the Canada-U.S. Technology Satellite during the upcoming fiscal year. This program which will place Canada in the forefront of design and construction of high power communication satellites assures that our country already a leader in the use of communication satellites through Telesat Canada will be equipped to meet the challenge of the next generation of communication satellites. In all, the experimental satellite and facilities on the ground will cost about \$27 million or about the same amount as the highly successful *Alouette* and *ISIS* series. The series of scientific satellites of our space program ends on March 31, when the last of the *ISIS* series, *ISIS-B*, will be launched from Vandenberg, California.

While I intend to make a public statement on the Communications Technology Satellite when the Canada-U.S. agreement has been signed, let me say briefly that this new satellite program is intended to explore the technology of satellite communications in order to reduce the cost to Canada of providing essential telecommunications services. This program has particular relevance in providing sophisticated communications, both broadcasting and telephony, to very small remote communities, such as those found in many parts of the North.

While our interest in communications satellites on the home front is expressed through our space program at CRC and through our investment in Telesat Canada, on the international scene it is expressed through Canadian Overseas Telecommunications Corporation, which is the fifth largest shareholder in Intelsat. This international consortium, involving 79 countries, operates a successful global communications system based on geostationary satellites.

COTC, which also assures transoceanic communications between Canada and most of the rest of the world through several systems of cables, is one of the most successful crown corporations reporting to the Canadian government. Last fiscal year, for example, COTC had revenues of \$33,155,108 and a net profit after taxes of \$6,132,444. The company continues to expand its facilities. It recently undertook to build a new earth station for satellite communications across the Pacific at Lake Cowichan and feasibility studies are being conducted that could result in a new heavy duty cable for the North Atlantic route.

The Department's interest in space which has now carried us into the international sphere is but one of two items that I wished to deal with at the outset of this short address. I will deal with the Department's role in assuring Canada's presence in international communications a bit later, but before I touch on this and other important activities of the Department during the coming fiscal year, I would like to return to the question of computer communications.

[Interprétation]

que constitue la réglementation de la radio, ou encore à l'importance accrue des contrats accordés aux universités pour fins de projets de recherche connexe aux communications. D'autre part, une fraction importante du budget est consacrée à des recherches et à des études qui permettront au Canada de demeurer à la fine pointe de la technique des systèmes de télécommunications spatiales et de la téléinformatique.

Vous remarquerez également que nous prévoyons consacrer 5 millions de dollars aux satellites technologiques de télécommunications canado-américains durant la prochaine année financière. Ce projet permettra au Canada d'être à l'avant-garde dans le domaine de la conception et de la construction des satellites de télécommunications à grande puissance. Notre pays, qui marque déjà le pas dans l'utilisation des satellites de télécommunications grâce à Telesat Canada, pourra ainsi relever le défi que présentera la prochaine génération de satellites de télécommunications. Ce satellite expérimental et les stations au sol coûteront en tout quelque 27 millions de dollars soit à peu près la somme consacrée aux programmes *Alouette* et *ISIS* dont nous n'avons qu'à nous féliciter. Ce programme spatial se terminera le 31 mars, alors que sera lancé de Vandenberg en Californie, le dernier satellite de la série *ISIS*, *ISIS-B*.

Bien que j'aie l'intention de faire une déclaration publique concernant notre projet de satellites technologiques de télécommunications, dès que sera signée l'entente avec les États-Unis, laissez-moi vous dire brièvement que ce programme d'exploration des techniques de télécommunications par satellites permettra de réduire le coût des services essentiels de télécommunications au Canada. Ce programme répond particulièrement bien à nos besoins, puisqu'il pourrait assurer des services de communications aux très petites agglomérations radiophoniques et téléphoniques éloignées, comme celles qu'on trouve dans bien des endroits du Grand Nord.

Le programme spatial du CRC et l'investissement que nous avons fait dans Telesat Canada manifeste, au niveau national, notre intérêt dans le domaine des satellites de télécommunications. La Société canadienne des télécommunications transmarines, cinquième plus gros actionnaire de l'Intelsat, prouve, sur la scène mondiale, ce même intérêt. Ce consortium international formé de 79 pays, exploite un système global de communications fondé sur des satellites géostationnaires.

La Société canadienne des télécommunications transmarines, qui achemine des communications transocéaniques entre le Canada et la plus grande partie du monde au moyen de plusieurs réseaux de câbles, est une des sociétés de la Couronne les plus rentables qui soient. Ainsi, pour la dernière année financière, les revenus de la Société se sont élevés à \$33, 155, 108 et les profits nets réalisés après déduction d'impôt, à \$6,132,444. La Société continue d'améliorer ses services. Elle entreprenait récemment la construction d'une station terrienne au lac Cowichan pour ses communications spatiales avec les pays d'outre-Pacifique. Il se fait aussi des études de faisabilité qui entraîneront peut-être l'installation d'un nouveau câble à fort trafic sur la route de l'Atlantique-Nord.

L'intérêt du ministère dans le domaine de l'espace, intérêt qui nous a valu une place sur l'échiquier mondial, n'est que l'un des deux sujets dont je me proposais de vous entretenir au début de cette courte allocution. Je

[Text]

During the past year, public opinion in Canada has become sensitized to the challenge that is posed for our future from the marriage of the technologies of communications and data processing. The promise of this merger is that the country shall become one great information system with the computer terminal as common as the telephone is today. This could mean new levels of creativity and leisure for Canadians in all parts of the country. The dangers of this sort of development are almost as powerful as the promises. Canadians could find themselves captives of a system designed, stocked and managed from another country; or they could find that a Canadian-controlled system had, despite the fact that it was built and owned by Canadians, grown up in a way that served mainly the special interests of a few thus widening the gap between the favoured regions and classes of our country and others.

This concern about the development and control of computer utilities and the communications systems to which they are wed, has led to the creation of a task force under the leadership of Dr. Hans von Baeyer. This task force with some 25 professionals on staff will have an operating budget of \$1 million and a capital budget of \$250,000. Its mandate is to provide answers to a large number of complex technical, social, economic and political questions. The voluminous document on the participation of regulated common carriers in public data processing which I presented to Parliament last spring touches on only one aspect of this vast problem.

The task force, using the most modern investigative techniques, will prepare a report for the department and people of Canada, some time late in this calendar year.

Now turning to the analysis of the department's overall program by activities to be found on pages 3-4 and 3-5 of the blue book let me note in connection with the second item, called Strategic Planning, that this branch comes under the direction of a new deputy minister who has been appointed since I last came before this Committee with estimates. This new emphasis on Strategic Planning and policy means that we have three major branches, the other two being Research and Operations.

Another item on these pages which I would like to draw to your attention is called management of the radio frequency spectrum. This involves three main activities: spectrum planning; licensing and certification of stations used either for broadcasting or point-to-point communications; and, the control of interference or what is now being called "spectrum pollution". The strengthening of our regional bureaux with new monitoring equipment mentioned on pages 3-10 and 3-11 will help us assure that the public interest is protected and the most efficient use is made of this valuable resource.

Spectrum management is a source of revenue for the department. Some \$4 million is being received from the licensing of radio stations.

Other important sources of cost recovery are the Government Telecommunications Services which our depart-

[Interpretation]

vous entretiendrai un peu plus tard du rôle que joue le ministère pour assurer une présence canadienne dans le domaine des communications internationales, mais j'aimerais auparavant revenir sur la question touchant la téléinformatique.

Au cours de la dernière année, l'opinion publique canadienne a été sensibilisée au défi que représente le mariage des techniques de télécommunications et de traitement des données. La promesse que cette union laisse entrevoir est celle d'un pays transformé en un vaste système d'information où le terminal d'ordinateur serait aussi courant que le poste téléphonique l'est aujourd'hui. Cela pourrait signifier tout un monde nouveau de créativité et de loisirs pour les Canadiens de toutes les parties du pays. Les dangers que présenterait ce genre de développement sont toutefois presque aussi grands que les promesses. Les Canadiens pourraient se retrouver captifs d'un système conçu, alimenté et géré dans un autre pays; ou encore s'apercevoir un jour qu'un système contrôlé par des Canadiens, en dépit du fait qu'il a été construit par des Canadiens et qu'il est possédé par eux, s'est développé de façon telle qu'il sert surtout les intérêts particuliers de quelques-uns, élargissant ainsi le fossé entre les régions et les classes favorisées du pays et les autres.

L'intérêt que nous portons au développement et au contrôle des services de téléinformatique nous a incité à former un groupe d'étude sous la direction de M. Hans von Baeyer. Cette équipe, composée de quelque 25 professionnels, aura un budget d'exploitation d'un million de dollars et un budget d'investissement de \$250,000. Il a pour mandat de trouver les réponses à nombre de questions complexes d'ordre technique, social, économique et politique. Le volumineux document sur la participation des sociétés exploitantes au traitement public des données, que j'ai présenté au Parlement, le printemps dernier, ne touche qu'à un aspect de ce vaste problème.

Le Groupe d'étude, qui utilise les techniques d'enquête les plus modernes, préparera un rapport pour le Ministère et les Canadiens, vers la fin de la présente année civile.

Tournons-nous maintenant vers l'analyse du programme du Ministère, par activité; on le trouve aux pages 3-4 et 3-5 du Livre bleu. En ce qui concerne le deuxième poste, intitulé «planification stratégique», je ferais remarquer que ce secteur a été placé sous la direction d'un nouveau sous-ministre, nommé depuis la présentation des dernières prévisions budgétaires devant ce comité. L'accent mis sur la planification stratégique et les politiques signifie que mon ministère est maintenant divisé en trois grands secteurs, les deux autres étant la recherche et l'exploitation.

Un autre poste, qui figure sur les mêmes pages, et sur lequel je voudrais attirer votre attention, est appelé «gestion du spectre des fréquences». Ceci comprend trois principales activités: la planification du spectre, la délivrance de licences et de certificats concernant les stations utilisées pour la radiodiffusion ou pour les communications entre points fixes, et la surveillance du brouillage, ou, pour employer l'expression à la mode, de la pollution du spectre. Le fait que nos bureaux régionaux aient obtenu un nouveau matériel de contrôle—mentionné aux pages 3-10 et 3-11—nous aidera à protéger l'intérêt public

• 1550

[Texte]

ment supplies to other departments of the Government of Canada and the research which we perform at CRC for other departments. The work we will be doing on the Earth Resources Technology Satellite is covered in the program of the Department of Energy, Mines and Resources, and that which we do for the Department of National Defence is included in their program.

Finally, I would like to mention that the mandate of the Department of Communications is to assure the full participation of Canada in international communications systems and to work towards their orderly development.

I have already mentioned our participation in Intelsat. Our department also assures Canadian participation in such bodies as the International Telecommunications Union, an agency of the United Nations, and in the Commonwealth Telecommunications Council as well as their several subcommittees. One of the most important meetings of the decade, the WARC conference to be held in Geneva in June and July, will have a Canadian delegation led by officials of the Department of Communications.

[Interprétation]

et assurera l'utilisation efficace de cette précieuse ressource.

La gestion du spectre est aussi une source de revenus pour le Ministère, puisque nous recevons quelque 4 millions de dollars pour la délivrance des licences des stations radio.

Les services de télécommunications que notre ministère assure aux autres ministères du Gouvernement du Canada et les recherches que fait le CRC pour certains ministères, constituent d'autres sources appréciables de recouvrement des coûts. Le travail que nous ferons sur le satellite technologique de ressources terrestres sera couvert par le budget du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, et celui que nous accomplissons pour la Défense nationale est compris dans le budget de ce dernier ministère.

Enfin, je voudrais vous rappeler le mandat confié au ministère des Communications, qui lui demande d'assurer la participation la plus complète du Canada aux systèmes internationaux de télécommunications et à travailler à leur développement méthodique.

J'ai déjà parlé de notre participation canadienne à l'Intelsat. Mon ministère assure aussi la participation à l'Union internationale des télécommunications, qui est un organisme des Nations Unies, et au Conseil des télécommunications du Commonwealth, ainsi que leurs nombreux sous-comités. La délégation canadienne à l'une des réunions les plus importantes de la décennie, la Conférence administrative mondiale des télécommunications spatiales qui se tiendra à Genève, en juin et juillet, sera dirigée par des fonctionnaires au ministère des Communications.

● 1555

This important conference will revise international regulations governing the use of radio as world telecommunications enter a new era of vastly expanded traffic due to satellites, new cable constructions and the use of more efficient technologies.

Monsieur le président, je vous remercie d'abord et je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kierans. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Kierans, l'an dernier les prévisions budgétaires étaient de \$16,722,000. Je me demande si vous pourriez nous dire à ce moment-ci combien le ministère a dépensé.

M. Kierans: Combien il a dépensé cette année?

M. Trudel: Non, l'an dernier. On avait prévu des dépenses de l'ordre de 16 millions de dollars. A-t-on dépassé cette somme ou si on a réussi à contenir les dépenses?

M. Kierans: Je vais demander à M. Godbout de répondre. On n'a pas dépassé le budget mais est-ce qu'il y a eu surplus?

On me dit qu'il y aura un surplus d'à peu près 300,000 dollars

Cette conférence révisera les règlements internationaux sur l'utilisation de la radio, alors que les télécommunications mondiales entrent dans une nouvelle ère de trafic intense, par suite de l'emploi de satellites, de nouvelles installations de câbles et de l'utilisation de techniques plus efficaces.

Mr. Chairman, I want first to thank you, and then tell the Committee members that I am ready to answer their questions.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Kierans, last year Estimates were \$16,722,000. Could you tell us for the time being, how much the Department spent of this money?

Mr. Kierans: How much it has spent this year?

Mr. Trudel: No, for last year. Forecast expenses were about 16 million dollars. Did you spend more or was the budget respected?

Mr. Kierans: I shall ask Mr. Godbout to answer your question. We did not overstep our estimates but did we have anything left?

I am told that we shall have left over about \$300,000.

[Text]

M. Trudel: Le 13 janvier, monsieur le président, nous recevions un communiqué de presse du ministre nous annonçant qu'il avait demandé des soumissions pour la construction de stations terrestres dans le but de servir aux communications par satellite, et qu'il y avait à ce moment-là, je crois, 26 soumissionnaires.

M. Kierans: Oui.

M. Trudel: Est-ce que le contrat a été accordé depuis ce temps?

M. Kierans: Non, monsieur. Les soumissions étaient demandées par la corporation Télésat Canada. A l'heure actuelle des experts sont en train de les étudier et je pense que c'est dans trois ou quatre semaines qu'on accordera les contrats.

M. Trudel: Dans le même ordre d'idée, monsieur le président, le ministre n'ignore pas qu'il y a actuellement un remue-ménage assez monumental dans la province de Québec dans le domaine des communications. Le ministre québécois responsable de ces questions a-t-il communiqué avec le ministre, au sujet d'une question de juridiction dans le domaine des communications par satellites?

M. Kierans: Monsieur Trudel, j'ai rencontré M. L'Allier, vers le 7 ou le 9 décembre. Nous avons discuté des problèmes qui nous occupent, et je pense qu'il y aura d'autres discussions. Nous sommes constamment en contact, mais je pense que le plus grand conflit va surgir dans un autre domaine qui serait sous la juridiction de mon collègue M. Pelletier.

M. Trudel: Si je comprends bien la réponse du ministre, monsieur le président, la question de la propriété ou de l'usage de l'équipement même semble vouloir se stabiliser; s'il y a bataille, elle va plutôt être au niveau du contenu...

M. Kierans: Du contenu, et non de l'équipement.

M. Trudel: ... plutôt qu'au niveau de l'équipement...

M. Kierans: Oui.

M. Trudel: ... si j'ai bien compris votre réponse. J'aurai d'autres questions, un peu plus tard, monsieur le président. Je suis satisfait pour le moment.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Kierans, in your paper on page 2, you cover all the important elements of telecommunications in our country in a way that will allow us within the next few months, before the end of the session, to present the people of Canada with a White Paper on telecommunications policy and regulations.

• 1600

In view of the number of exploratory papers that you already have, I am thinking of your broadcasting from satellites and Communications Canada, participation by telecommunications carriers, will these all be part and parcel of this type of paper that will be prepared for the House?

[Interpretation]

Mr. Trudel: On the 13th of January, Mr. Chairman, we received a press release from the Minister to the effect that he had asked tenders for the construction of ground facilities to be used for satellite communications; at this time, I think there were about 26 tenderers.

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Trudel: Has the contract been awarded since then?

Mr. Kierans: No, sir. The submissions were asked by Telesat Canada Corporation; right now, experts are studying them, and I think that the contract will be awarded in three or four weeks.

Mr. Trudel: On the same subject, Mr. Chairman, the Minister must know that there is now quite a hubbub in the Province of Quebec in the field of communications. Has the Quebec Department responsible for these problems been in contact with the Minister, about a jurisdiction problem in the field of satellite communications?

Mr. Kierans: Mr. Trudel, I met with Mr. L'Allier on the 7th or on the 9th of December. We have talked of these problems which are of concern to us, and I think that there will be some discussions. We are keeping contact, but I think that the most important conflict is going to appear in another area, an area which will be of Mr. Pelletier's jurisdiction.

Mr. Trudel: If I understand the Minister's answer correctly, Mr. Chairman, the question of ownership of utilization of the facilities seems to stabilize itself; so, if there is to be a conflict, it will tend to be with respect to the content...

Mr. Kierans: The content, and not the facilities.

Mr. Trudel: ... more than the facilities level...

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Trudel: ... if I understand your answer correctly, I shall have some more questions, a little later Mr. Chairman. I am satisfied for the moment.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Kierans, à la page 2 de votre mémoire, vous parlez de tous les éléments importants du domaine des télécommunications dans notre pays et vous dites que nous serons bientôt en mesure, au cours des prochains mois, avant la fin de la session, de présenter à la population du Canada un Livre blanc sur les politiques et les règlements des télécommunications.

Compte tenu du nombre de documents que vous possédez déjà, je pense par exemple à vos émissions radiodiffusées depuis des satellites, est-ce que tout ceci fera partie du Livre blanc préparé pour la Chambre des communes?

[Texte]

Mr. Kierans: Actually, there will be a massive document called the "Telecommission Report"—that is not the final name—that will be presented to Parliament, tabled during the first week of April. This really tells us where we have been and where we are. Generally speaking, it outlines some possible approaches to the future planning and direction of telecommunications in Canada but it makes no explicit recommendations that we go one way rather than another way. In other words, it lays bare the problem.

Shortly after that, we are going to invite all the people who were directly concerned, and who will see from the report that they are concerned, about any future directions that Parliament may take to express their opinions on this report, the various options that it has posed and to make known to us their views.

The government then will make up its mind and issue a policy statement in the form of a White Paper before the end of the session.

Mr. Skoberg: What bothers me somewhat, Mr. Kierans, is the fact that your Department, dealing with communication, should be all-embracing. I think the people of Canada are a little bit concerned with some of the decisions that are being made piecemeal as such by, say, the CRTC. I would like to know just what part your Department plays in decisionmaking processes within the CRTC or at least advising those people within the CRTC as to your programming for a complete telecommunication or communication agenda and program for Canada?

Mr. Kierans: I am very flattered by your own attitude that all of this should be within the Department's responsibility but that is not the way Parliament has acted in the past. It has created a CRTC. It has clearly outlined its responsibilities, authority and jurisdiction and that is the way it is. Later on, Parliament created the Department of Communication and we take the situation as we find it. Perhaps as a result of some of the extensive discussions that will take place in the spring and summer in Canada, there may be some different arrangements but that I would hardly like to comment on.

Mr. Skoberg: Again in your opinion, Mr. Kierans, if we are to be concerned about an all-embracing communication system in Canada, how can we leave a portion out of it that is most important right now and that is the cablevision? How can you and your Department not have a say in determining that type of policy, even if it is the technical type of decisions that should be made by your Communication Department?

Mr. Kierans: I think the Telecommission Report will expose the kind of problem that is created by separate jurisdictions. It will ask itself questions about whether they should be grouped together or whether they should be continued exactly as they are or even changed somewhat.

[Interprétation]

M. Kierans: En fait, il y aura tout d'abord un document très important appelé «Rapport télécommission» (je n'ai peut-être pas le nom définitif), qui sera présenté au Parlement, c'est-à-dire déposé, au cours de la première semaine du mois d'avril. Cela fera le point de la situation. Pour parler de manière générale, ce document soulignera certaines méthodes possibles pour la planification future et la direction des télécommunications au Canada, mais ne fera aucune recommandation précise, quant à la direction exacte à adopter. En d'autres termes, on y exposera tout simplement le problème.

Peu après la parution de ce document, nous inviterons tous les gens directement concernés par ces problèmes, les gens qui verront à la lecture du rapport qu'ils sont concernés par ces problèmes, à donner leur avis au sujet de ce rapport et des solutions éventuelles que le Parlement pourra adopter.

Le gouvernement prendra alors sa décision et publiera une déclaration de politique sous la forme d'un Livre blanc avant la fin de la session.

M. Skoberg: Ce qui m'inquiète quelque peu, monsieur Kierans, c'est le fait que votre ministère, s'occupant des communications, devrait avoir une responsabilité plus totale. Il me semble que la population canadienne s'inquiète quelque peu de voir les décisions prises par divers organismes comme, par exemple, le CRTC. J'aimerais savoir exactement quel est le rôle de votre ministère, lors de l'élaboration et de la prise de ces décisions, au sein du CRTC, ou si du moins votre ministère donne des conseils aux employés du CRTC quant à la programmation que vous allez établir pour un programme complet de télécommunication ou de communication destiné au Canada.

M. Kierans: Votre attitude me flatte beaucoup; vous estimez que tout ceci devrait relever de la responsabilité du ministère; mais ce n'est pas ainsi que le Parlement en a décidé par le passé. Le Parlement a créé le CRTC. Il a clairement précisé ses responsabilités, son autorité et sa compétence, et cela est resté tel quel. Par la suite, le Parlement a créé le ministère des communications et nous avons dû prendre la situation telle qu'elle s'offrait à nous. Peut-être, à la suite de certaines discussions d'ensemble qui auront lieu au printemps et cet été au Canada, pourrions-nous en arriver à des accords différents, mais je ne désire pas faire des commentaires à ce sujet pour l'instant.

M. Skoberg: Monsieur Kierans, si nous désirons voir organiser un système global de communications pour le Canada, comment pouvons-nous accepter une partie en soi laissée à l'écart, une partie des plus importantes à l'heure actuelle, à savoir la télévision par câble? Comment se fait-il que votre ministère et vous-même n'ayez rien à dire en ce qui concerne l'établissement de ce genre de politique, même s'il s'agit d'un genre de décisions plutôt techniques qui doivent être prises par votre ministère des Communications?

M. Kierans: Je pense que le Rapport télécommission exposera les genres de problèmes créés par des juridictions séparées. La question sera posée de savoir s'il faut regrouper ces juridictions ou s'il faut continuer à agir exactement comme à l'heure actuelle ou s'il faut modifier cela d'une certaine façon.

[Text]

Mr. Skoberg: I noted your speech of May 14, 1970 in Vancouver, "The Wired City: A Concept for the Future" and I am wondering if you included cablevision as part and parcel of the program. This is what really led me to ask the question of whether or not your Department is not presuming that you should have the obligation of determining policy in that cablevision program?

Mr. Kierans: Basically, the speech tried to outline that there is certainly going to be a problem in Canada over the next 10 years, that the investments in communications facilities, as of today, are a fraction of what they will be at the end of this decade and that therefore it demands some long-range planning and thinking about policy. That also implies that there should be some direction about the industrial structure and the use of facilities, how much duplication should be permitted in the name of competition and on the other side of the coin, how much regulation in order to avoid excessive duplication and fragmentation of the industry and therefore avoid dependence on what Canada has not got which is massive pools of capital that it can afford to misallocate.

Mr. Skoberg: I think you probably remember our position when the Telesat was originally thought of, and the method of financing it, where we believe there should be a public corporation, and the type of involvement by private concerns should not be allowed under the system you are setting up.

I am wondering now how much of Telesat is made up of private capital.

Mr. Kierans: At the present time, if you take private capital as being the telephone company, the government and the private sector are participating equally on a 50-50 basis. The public has not been invited yet to invest in Telesat.

Mr. Skoberg: I think on the same thing—on the financial structure of Telesat, it suggests that one of the problems is because of the venture capital. What do you actually determine as venture capital in so far as a company is concerned?

Mr. Kierans: I think anyone in the telephone company is putting up venture capital.

Mr. Skoberg: What type of control do we have on venture capital?

Mr. Kierans: The government nominates half of the directors and the telephone company nominates half, and there is one director at large who owns one, let us say, public share. He is the president, Mr. Golden.

Mr. Skoberg: Mr. Golden was concerned, in one article I have here. His objection is that I have to expose my cards and they do not, in so far as trying to bring about a type of corporation, I presume. This must have been his main concern.

[Interpretation]

M. Skoberg: J'ai pris connaissance de votre discours du 14 mai 1970, à Vancouver: "The Wired City: A Concept for the Future". Je me demande alors si, à votre avis, la télévision par câble ferait partie du programme. C'est cela qui m'amène à vous demander si votre ministère ne devrait pas avoir la responsabilité de déterminer les politiques des programmes de télévision par câble.

M. Kierans: En fait, ce discours était destiné à souligner que certains problèmes se poseront certainement au Canada au cours des dix prochaines années, à savoir que les investissements réalisés dans le domaine des communications à l'heure actuelle, ne sont qu'une infime fraction de ce qu'elles seront à la fin de cette décennie et que, par conséquent, cela nécessite une planification à long terme et beaucoup de réflexion sur ces politiques. Cela implique également qu'il faudrait diriger, d'une certaine façon, les structures industrielles et l'usage de ces installations, de tenir exactement quel degré de duplication devrait autoriser ou non du respect de la compétition, et, d'autre part, quel genre de règlements on devrait adopter pour éviter une dépréciation excessive et une fragmentation de l'industrie et éviter ainsi ce qui se passe à l'heure actuelle au Canada, c'est-à-dire l'existence de flots importants de capitaux que l'on ne peut pas se permettre de gaspiller.

M. Skoberg: Vous vous rappelez sans doute la position que nous avons adoptée lorsqu'on a commencé à songer au projet Telesat et à sa méthode de financement. Nous pensions, à l'époque, qu'il fallait créer une sorte de corporation publique, et que la participation du secteur privé ne devait pas être autorisée dans le cadre du système que vous préconisez actuellement.

Je me demande quelle proportion de la compagnie Telesat appartient actuellement à des capitaux privés.

M. Kierans: A l'heure actuelle, si par capitaux privés on entend la compagnie de téléphone, le gouvernement et le secteur privé, il y a participation également au projet, dans une proportion de 50 p. 100 chacun. Le public n'a pas encore été invité à investir des fonds dans la compagnie Telesat.

M. Skoberg: Toujours sur le même point, au sujet de la structure financière de Telesat, l'un des problèmes est sans doute causé par les capitaux de réserve. Qu'appelle-t-on actuellement capitaux de réserve en ce qui concerne une compagnie de ce genre?

M. Kierans: Il me semble que n'importe qui dans une compagnie de téléphone investit des capitaux de réserve.

M. Skoberg: Quel genre de contrôle pouvons-nous exercer sur les capitaux de réserve?

M. Kierans: Le gouvernement nomme la moitié des directeurs et la compagnie de téléphone en nomme l'autre moitié; l'un des directeurs possède, mettons, par exemple, une des actions publiques. En l'occurrence, il s'agit du président, M. Golden.

M. Skoberg: On parle justement de M. Golden, dans l'un de ces articles que j'ai sous les yeux. Il fait remarquer qu'il est obligé de jouer franc jeu alors que les autres ne le sont pas, du moins en ce qui concerne les tentatives faites pour établir une sorte de corporation, je le suppose. Cela doit constituer sa préoccupation principale.

[Texte]

Mr. Kierans: I think his major concern was that some of the directors represent ownership interests in the corporation. At the same time, they represent customers also. This goes not only for the telephone companies, but also for the CBC, for example. He has not the same advantage as they have of sitting on their boards to know all of the things that go on within these various corporations. However, Mr. Golden can handle himself very well in any situation in which he finds himself.

Mr. Skoberg: Since the last time you have been before us, Mr. Minister, a bid has been granted in so far as a Canadian satellite was concerned. I notice on page 2 of your opening remarks, right at the bottom:

But an important fraction of this amount has been dedicated to research and study which will serve to keep Canada abreast in the high technology of space communications and computer/communications systems.

In fact, throughout the report you are referring to the importance of our Canadian people keeping abreast of the technology that is facing us right now. Was this taken into consideration when the bid was finally settled on the Canadian satellite between the two that were bidding.

Mr. Kierans: Yes. You will see in front of you in today's budget—you know, the budget for the following year is increased somewhat over last year, and the bulk of that increase can be traced to the department and the government, but through the department as an agency investment in what we call a communications technology satellite.

We say it is jointly with NASA, which it is, and to this extent, they will provide all the launching facilities and so on at their expense.

This is a new generation of satellite. It is not the one that is at present being built at Hughes. It is on the road towards a domestic satellite, which we think will be of particular benefit to Canada, given Canada's geography and the wide distribution of its population. So we are moving ahead here.

The satellites that are at present being used in communications are really a generation that is over.

• 1610

Mr. Skoberg: Do you consider that in buying the American satellites that we did buy, we were not in effect bowing out of the satellite technology? At the same time, do you not think that we did have people within the communications or research branch here in Canada who could have co-operated with our Canadian manufacturers with the main purpose, of course, of keeping abreast of the technology and creating employment in Canada?

[Interprétation]

M. Kierans: Il me semble que sa préoccupation principale venait du fait que certains directeurs représentaient les intérêts des propriétaires de la corporation. Ils représentaient en même temps les usagers. Cela n'a pas seulement lieu dans le cas des compagnies de téléphone, mais également pour Radio-Canada, par exemple. Il n'a donc pas les mêmes avantages que ces directeurs qui, en siégeant à leur conseil, peuvent savoir tout ce qui se passe au sein de ces diverses corporations. Néanmoins, M. Golden est tout à fait capable de se sortir de n'importe quelle situation.

M. Skoberg: Depuis votre dernière apparition, monsieur le ministre, un marché a été conclu en ce qui concerne un satellite canadien. Je remarque à la page 2 de votre déclaration d'ouverture, tout à fait au bas de la page,

D'autre part, une fraction importante du budget est consacrée à des recherches et à des études qui permettront au Canada de demeurer à la fine pointe de la technique des systèmes de télécommunications spatiales et de téléinformatique.

en fait, tout au long de ce petit rapport, vous parlez de l'importance qu'il y a pour notre population canadienne de rester à l'avant-garde de cette technologie du monde moderne. Est-ce que l'on a tenu compte de cela lorsqu'on a finalement accordé le contrat pour ce satellite canadien à l'une des deux parties intéressées par cette affaire?

M. Kierans: Oui. Cela apparaît dans le budget que vous avez devant vous aujourd'hui. Vous savez que le budget de l'année à venir a quelque peu augmenté par rapport à celui de l'année dernière, la plus grosse partie de cette augmentation peut être retracée au sein du ministère et du gouvernement, mais dans ce cas-là, il s'agit de considérer le ministère comme une sorte de bureau d'investissement dans ce que nous appelons la technologie des communications par satellites.

Nous collaborons principalement avec la NASA, et ainsi, les Américains nous fourniront tous les appareils de lancement et cela sera réalisé à leurs frais.

Il s'agit d'une nouvelle génération de satellites. Il ne s'agit pas des mêmes satellites que ceux que construit actuellement la société Hughes. Nous sommes en train de mettre au point un satellite national, qui, à notre avis, sera particulièrement intéressant pour le Canada, compte tenu de la géographie canadienne et de la très vaste répartition de la population. Donc, nous allons de l'avant dans ce domaine.

Les satellites qui sont actuellement utilisés dans le domaine des communications appartiennent, en fait, à une génération dépassée.

M. Skoberg: Estimez-vous qu'en achetant les satellites américains, nous nous retirons de la recherche technologique sur les satellites? Parallèlement, ne pensez-vous pas que le Canada disposait, dans le secteur des communications ou de la recherche des personnes compétentes qui auraient pu collaborer avec les constructeurs canadiens afin de se tenir à la pointe des découvertes techniques et en vue de créer des emplois au Canada.

[Text]

Mr. Kierans: Yes, but that was a technology which had come really to an end in terms of the type of satellite that was being built. It is the last of its line, I would say. I think Dr. Chapman could describe this much more scientifically than I can, but the same number of people—all of the resources in Canada that we can find—and the Department is searching assiduously everywhere to find all of the expertise that it can. All of this will be employed in the research, development, manufacture, and fabrication of this new satellite that would be going up sometime toward the end of 1974.

This would be a definite advance on the existing satellite.

Mr. Skoberg: You are suggesting then that any future work that may be done in this field will to the best of your ability be kept within the means of the Canadians and within our communication research departments in Canada, in co-operation with those people who are in the field at the same time.

Mr. Kierans: Yes, but the thing I want to be very careful about is that we are extremely hopeful, and we hope that there will be useful export results of actual systems and subsystems out of this. But the market in satellites is a very limited market, and it may well happen that there will not be the export throw-off that we would all hope for. But at least Canadians will be fully abreast of the technology, which is what we can guarantee.

Mr. Skoberg: I will go to the bottom of the list again, thank you.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman and Mr. Minister, as we go through this particular program and realize how sophisticated it is, it is a lot different in the Post Office Department. We cannot get that in the down-to-earth manner that we could when you were shutting up all those little post offices.

Mr. Kierans: I get lonesome for those days.

An hon. Member: You do not want to get in trouble, Mr. Kierans.

The Chairman: Order, please.

Mr. Howe: There are some phrases used. I was rather interested in this geostationary satellite. There are many technical terms that are a little hard for the ordinary individual to understand. What is a geostationary satellite?

Mr. Kierans: Dr. Chapman, would you explain the difference between the two of them?

Dr. J. H. Chapman (Assistant Deputy Minister (Research), Department of Communications): A geostationary satellite is a satellite in such an orbit that it appears to be stationary with respect to the geoid. It is going around the earth in 24 hours. To a point on the earth, the satellite seems to be fixed in a point in space.

[Interpretation]

M. Kierans: Oui, mais il se fait qu'en ce qui concerne les satellites en voie de réalisation, c'était une technique déjà dépassée. C'est le dernier satellite de sa génération, selon moi. Je pense que M. Chapman pourrait vous donner une description bien plus scientifique que moi, mais le Ministère déploie de grands efforts pour trouver un maximum de spécialistes. Nous faisons appel à toutes les ressources humaines du Canada. Toutes ces ressources seront employées aux travaux de recherche, de mise au point, de construction et de fabrication de ce nouveau satellite que nous avons l'intention de lancer pour la fin de l'année 1974. Celui-là représenterait un progrès marqué sur les satellites actuels.

M. Skoberg: Vous pensez donc que les travaux à venir qui pourraient être effectués dans ce domaine seront fonction des moyens dont on dispose au Canada et s'effectueront dans le cadre de notre département de recherche sur les communications, dans la mesure du possible, en collaboration avec les spécialistes en cette matière.

M. Kierans: Oui, mais il y a toutefois un élément qui appelle la prudence. Nous sommes très optimistes et nous espérons obtenir des résultats sur le plan de l'exportation grâce aux ensembles actuels et aux sous-ensembles que nous pourrions en tirer. Toutefois, le marché des satellites est très restreint et il se peut que nos espoirs en matière d'exportation ne se réalisent pas. Il n'en reste pas moins que les Canadiens se tiendront à la fine pointe de la technologie moderne, c'est là une chose que nous pouvons garantir.

M. Skoberg: Je vais demander que mon nom soit inscrit au bas de la liste des interlocuteurs, je vous remercie.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, monsieur le ministre, lorsque nous analysons ce programme et que nous nous rendons compte de sa complexité, nous constatons alors qu'il n'en va pas de même au bureau des postes. Nous ne pouvons concrétiser ce problème de la façon que vous le faisiez en décidant de fermer tous ces petits bureaux de poste.

M. Kierans: Je regrette le bon vieux temps.

Une voix: Vous ne voulez pas vous aventurer dans un terrain difficile, monsieur Kierans.

Le président: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît.

M. Howe: Vous avez utilisé certaines expressions. Je m'intéresse quelque peu à cette expression de satellite géostationnaire. Il y a bien des termes techniques qui sont difficiles à comprendre pour un profane. Pourriez-vous me dire ce qu'est un satellite géostationnaire?

M. Kierans: Monsieur Chapman, je vous saurais gré d'expliquer la différence qu'il y a entre ces deux satellites?

M. J. H. Chapman (sous-ministre adjoint (recherche), ministère des Communications): Un satellite géostationnaire est un satellite placé sur une orbite telle qu'il semble être fixe par rapport à un point de la terre. Il effectue sa rotation autour de la terre en 24 heures. Par rapport à un point de la terre, le satellite semble être

[Texte]

It is actually in a point above the equator, and at some longitude east or west, and that satellite appears to be fixed stationary at that point. That distance above the earth surface is 22,300 miles for that particular orbit, the 24-hour stationary orbit.

Mr. Howe: It follows the rotation of the earth.

Dr. Chapman: It follows the rotation of the earth.

Mr. Howe: We hear from the people who have taken space trips and things like that, and they wonder about the fact that the space up there is getting cluttered up with a lot of garbage and satellites and things. Are there particular ranges or tracks that are set internationally for the areas in which your satellites that you put up will fall?

Dr. Chapman: About 8,000 objects are in orbit now, according to my recollection. There is no real congestion, because there is an awful lot of space. The chances of a collision are so small as to be insignificant.

• 1615

There are some potential problems so far as space is concerned. The ones which are most real at the present time concern the satellites in that geostationary orbit that I mentioned before. That is a very valuable type of orbit, particularly for communication satellites.

At the moment, there is no congestion. But one can have only one satellite in one particular location transmitting on a particular frequency. If there is another one there, transmitting or receiving, there is interference, and the communication system does not work.

This is clearly one of the areas in which the Department is very much concerned. We should develop procedures for co-ordinating the use of these limited geostationary locations to meet the needs of all the countries of the world. But that is the only part of space in which we seem likely to have a parking problem.

Mr. Howe: With regard to decisions in this area, is there an international organization working on this?

Dr. Chapman: Yes. The International Telecommunications Union is working on this. The World Administrative Radio Conference of the International Telecommunications Union is scheduled to meet next June in Geneva to consider the use of radio in space among other questions.

Mr. Howe: With regard to cables these days, I noticed an article about laser beams. They use them in some way. Is there any connection with the laser beam and cables today?

Mr. Kierans: That is still some distance down the pipe.

Mr. Douglas F. Parkhill (Assistant Deputy Minister): Probably by the end of this decade, we could conceivably be using lasers within a pipe—an optical wave guide is the term—as a replacement for the coaxial cable, or perhaps microwave lengths in certain limited areas. Within 20 years they could be quite common. Today we

[Interprétation]

immobilisé à un point de l'espace. En fait, il se trouve au-dessus de l'équateur, à une certaine longitude est ou ouest et le satellite semble être fixé à ce point. La distance qui le sépare de la surface terrestre est de 22,300 milles pour l'orbite en cause, soit un orbite stationnaire de 24 heures.

M. Howe: Il suit donc la rotation de la terre.

M. Chapman: Il suit la rotation de la terre.

M. Howe: Nous entendons parler de gens qui ont réservé des voyages spatiaux, etc. et qui se demandent si l'espace est déjà congestionné par les satellites et pollué par des débris. Y a-t-il des bandes d'espace qui sont établis sur le plan international pour fixer les endroits où les satellites que vous lancez retomberont?

M. Chapman: Si j'ai bonne mémoire, il y a environ 8,000 pièces en orbite à l'heure actuelle. Il n'y a pas vraiment de congestion dans la mesure où l'espace est infini. Les risques de collision sont tellement minimes qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

Il y a néanmoins certains problèmes qui pourraient se poser un jour dans l'espace. Ceux qui apparaissent les plus réels à l'heure actuelle concernent les satellites sur orbite géostationnaires dont j'ai déjà parlé. Ce genre d'orbite est très intéressant surtout en ce qui concerne les communications par satellites.

Aujourd'hui, on ne saurait parler de congestion. Toutefois, on ne peut disposer que d'un seul satellite à un point précis qui émet à une fréquence précise. S'il y en a un autre au même endroit, qui émet ou reçoit, il y a brouillage et le système de communication ne fonctionne plus.

Il est évident que c'est là un domaine qui préoccupe énormément le Ministère. Nous devrions mettre au point des procédures permettant de coordonner l'utilisation du nombre limité d'endroits géostationnaires afin de répondre aux besoins de tous les pays du monde. C'est là le seul domaine où nous pourrions faire face un jour à un problème de stationnement.

M. Howe: Au sujet des décisions à prendre dans ce domaine, y a-t-il une organisation internationale qui s'occupe de ces questions?

M. Chapman: Oui. L'Union internationale des télécommunications exerce ses activités dans ce domaine. La Conférence mondiale sur l'administration de la radio, organisée par l'Union internationale des télécommunications doit se réunir en juin à Genève pour étudier, entre autres, l'utilisation de la radio dans l'espace.

M. Howe: Au sujet des câbles en usage aujourd'hui, j'ai remarqué un article sur les rayons lasers. On les utilise. Y a-t-il un rapport quelconque entre le rayon laser et les câbles, à l'heure actuelle?

M. Kierans: Nous n'en sommes pas encore là.

M. Douglas F. Parkhill (sous-ministre adjoint): Vers la fin de cette décennie, nous pourrions sans doute utiliser des lasers dans un conduit, l'expression correcte serait anguille d'ondes optiques, en vue de remplacer le câble coaxial ou les micro-ondes dans certaines régions. Dans 20 ans ce serait courant. Aujourd'hui, nous pouvons

[Text]

can transmit 20 television channels in a cable. With lasers, it could be hundreds and even thousands.

Mr. Howe: Is the difficulty with this beam, the control of it?

Mr. Parkhill: It is a matter of creating the pipes, if you want, the guides which will carry the light without absorbing too much energy. There is the problem of modulating, putting information on the light beam. There is the problem of picking it off at the various subscriber locations.

The problems are a mixture of technical and economic problems. To do it today would just be out of the question economically. It will be very different 10 or 20 years from now.

Dr. Chapman might wish to comment. We have some work in this area underway at CRC.

Dr. Chapman: Laser technology is one of the technologies of communications that we have under research at the communications research centre. As I said today, and Mr. Parkhill has mentioned, we have built test laser communication systems and transmitted musical programs over the light beam. But this technology is not yet commercial, in the sense that it is economic to put into service.

One point about lasers—and talking about pipes, conducting the light in pipes—a little bit of rain or a little bit of fog will stop the beam if it is out in the open. Therefore it is necessary to confine it, to protect it in an appropriate environment, and send it down a pipe or a guide.

Mr. Howe: Mr. Skoberg asked some questions about the technical people. I notice that you had a tremendous increase in the Estimates for professional and specialist service on page 38.

Are you having difficulty in finding in Canada enough technical and specialized people to carry on this sophisticated work?

Mr. Kierans: If you had asked me that question maybe about two or three months ago, Dr. Baeyer had. It was not a question that the people were not here, but it was a question of shaking them loose from whatever their current research or current responsibilities were. In the last month, he has resolved this problem and he has got his teams together.

Mr. Howe: Are you doing anything with regard to incentive programs to get more people into this type of work through universities—I see you paying money for research—but bursaries or assistance to people that are going to specialize in this type of thing?

[Interpretation]

transmettre grâce à un seul câble les programmes de 20 chaînes de télévision. Avec les lasers, nous pourrions couvrir voire des milliers de chaînes de télévision.

M. Howe: Est-ce que le problème que pose ce rayon en est un de contrôle?

M. Parkhill: Tout revient à mettre au point les conduits, si vous voulez, les guides qui porteront le rayon lumineux sans absorber trop d'énergie. Il y a un problème de modulation, c'est-à-dire de faire porter les informations par le faisceau lumineux. Il y a également un problème de réception aux différentes stations qui seraient abonnées.

Il y a là toute une problématique à la fois technique et économique. Réaliser pareille chose aujourd'hui ne serait pas rentable sur le plan économique. La situation sera différente dans 10 ou 20 ans.

M. Chapman désirerait peut-être vous communiquer ses observations. La CRC mène des recherches dans ce domaine à l'heure actuelle.

M. Chapman: La technique du laser est une technique de communication que nous étudions au Centre de recherche sur les communications. Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui ainsi que M. Parkhill, nous avons mis sur pied des réseaux expérimentaux de communication par laser et nous avons retransmis des programmes musicaux par l'intermédiaire de ce faisceau lumineux. Toutefois cette technologie n'est pas encore rentable sur le plan économique.

L'une des difficultés avec les lasers—pensons aux conduits et à la transmission du rayon lumineux dans des conduits—c'est qu'une petite pluie ou un peu de brouillard fera obstacle au rayon s'il est projeté à ciel ouvert. Aussi il est nécessaire de le contenir et de le protéger correctement en envoyant dans un conduit ou un guide.

M. Howe: M. Skoberg a posé quelques questions en ce qui concerne les techniciens. J'ai pu remarquer dans vos prévisions budgétaires qu'en ce qui concerne le poste des services professionnels et des techniciens à la page 38, une augmentation considérable.

Éprouvez-vous quelques difficultés à trouver au Canada suffisamment de techniciens et de spécialistes capables de mener à bien ces travaux complexes?

M. Kierans: Vous auriez pu me poser cette question, il y a environ deux ou trois mois. M. Baeyer a résolu le problème. Ce n'est pas qu'il y avait une pénurie de personnes compétentes, le tout c'était de les remuer quelque peu et de les faire sortir du cadre de leurs recherches en cours ou de leurs responsabilités à cette époque. Le mois dernier, M. Baeyer a résolu le problème et il a pu réunir une équipe.

M. Howe: Avez-vous lancé des programmes d'encouragement visant à orienter plus de personnes dans ce genre de travail par l'intermédiaire des universités. Je vois que vous consacrez des sommes plus importantes à la recherche, mais offrez-vous également des bourses ou venez-vous en aide aux personnes qui se spécialisent dans cette matière?

[Texte]

Mr. Kierans: By far the vast majority of the whole CATS satellite program is going out to industry and also some contracts in universities but we have a special amount of \$300,000 for a particular research in universities. We are trying to scour the country for anybody who has developed an interest in this and has something to contribute.

Mr. Howe: I have been very interested in this station you are building at Allan Park in Ontario. I wrote to you about the people that are going there. How many people are going to be working in that?

Mr. Kierans: I should ask Dr. Chapman but subject to correction, on a full-time basis my guess is about 40. Is that it?

Dr. Chapman: I think that is a good estimate, yes.

Mr. Kierans: After it is all built. I do not know about the construction, Mr. Howe.

Mr. Howe: Yes. That would be tendered for and contracted for, I presume.

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Howe: What is the purpose of this particular station at Allan Park?

Mr. Kierans: I will let Dr. Chapman describe it in more detail but it is a heavy reception and transmission station for the signals off the satellite. Do you want to go ahead with it, John?

Dr. Chapman: Yes. Allan Park is the main station for communication with Anik satellites. It has two functions. The first function is to transmit signals up to the satellite and receive signals back from the satellite conveying the various kinds of messages, information, telephone calls, television programs and so on, transmitting up to the satellite where they will be received at the locations and other stations—about 30 of them across Canada—and receiving the transmissions, for example, coming from Lake Cowichan Station on Vancouver Island with carrying trunk telephone communications. So the first function is communications between Allan Park and the other stations in Canada.

The second function is for telemetry, tracking and control. Telemetry means getting the information which we call housekeeping in the satellite: whether it is hot or cold, whether the batteries are charged or running down, the information on how the satellite is operating. In tracking, we must find out exactly where the satellite is and make sure that it stays in the right place because the antennas from the different stations are being pointed at that spot in space to receive the signals, the hot spot in space, and the satellite will slowly drift out of that position because of the attraction of the earth, the fact that the earth is not a perfect sphere because of the attraction of the sun and moon; it drifts out. You have to use the little rockets which are on the satellite to move it back into the position; that is the control function. The Allan Park Station is the only station with the telemetry,

[Interprétation]

M. Kierans: Nous avons confié presque tout le programme de satellite CATS à l'industrie et nous avons également signé quelques contrats avec les universités. Nous disposons cependant d'une somme de \$300,000 qui est consacrée aux recherches particulières dans les universités. Nous battons tout le pays pour découvrir les personnes qui s'intéressent à la question et qui pourraient nous être précieuses.

M. Howe: Je suis vivement intéressé à cette station que vous construisez à Allen Park dans l'Ontario. Je vous ai écrit au sujet des personnes qui se rendaient là-bas. Combien d'individus seront employés à cette station?

M. Kierans: Je demanderais à M. Chapman de vous répondre. Sauf erreur, il y aurait environ 40 employés permanents. C'est bien ça?

M. Chapman: C'est à peu près cela, oui.

M. Kierans: Une fois la station construite. Je ne sais pas ce qu'il en est de la construction, monsieur Howe.

M. Howe: Oui. Je suppose que l'on a ouvert des soumissions et que l'on a signé un contrat.

M. Kierans: Oui.

M. Howe: Quel est l'objet de cette station d'Allan Park?

M. Kierans: Je demanderai à M. Chapman de vous donner tous les détails, mais je puis vous dire qu'il s'agit d'une station de grande envergure pour la réception et la transmission des signaux envoyés par les satellites. Voulez-vous poursuivre, John?

M. Chapman: Oui. Allan Park est la station la plus importante dans le cadre des communications avec les satellites Anik. Elle a deux fonctions. La première, c'est de transmettre des signaux aux satellites et d'assurer la réception des différents messages, programmes de télévision, des diverses informations et conversations téléphoniques transmis par le satellite. Elle les retransmet ensuite aux satellites pour les faire parvenir aux endroits ou aux autres stations. Il y en a environ 30 dans le Canada, qui assurent la réception des transmissions qui viennent, par exemple, de la station du lac Cowichan sur l'île de Vancouver où l'on s'occupe de communications interurbaines. Aussi, sa première fonction, c'est d'assurer les communications entre Allan Park et les autres stations du Canada.

La seconde fonction est une fonction de télémétrie, de dépistage, de contrôle. La télémétrie a trait à l'obtention des informations qu'on est convenu d'appeler information d'entretien du satellite, il faut savoir s'il est trop chaud ou trop froid, si les batteries sont chargées ou non, bref toutes les données concernant le fonctionnement du satellite. Le dépistage consiste à déterminer exactement la situation du satellite et à s'assurer qu'il reste au bon endroit, étant donné que les antennes de diverses stations sont orientées vers ce point de l'espace afin de recevoir les signaux. Or il se peut que le satellite dérive quelque peu étant donné l'attraction de la terre et le fait que celle-ci n'est pas une sphère parfaite. L'attraction du soleil et de la lune la fait dériver quelque peu. Il faut

[Text]

tracking and control function, and there is a special antenna there for that purpose.

Mr. Howe: Why is an area like that chosen for a station? Is it for altitude or because it is a good part of the country?

Dr. Chapman: Allan Park?

Mr. Howe: Yes.

Dr. Chapman: It was chosen as a result of an engineering study taking into account many factors such as the best location, proximity to the markets, with power, far enough away from the microwave radio relay which are used for long-distance telephone so that there is no interference between transmission that is going to and from the satellite and the ordinary terrestrial long-distance telephone systems, and so on. It is the result of a very big engineering study.

Mr. Howe: There is only one of those in Canada, is there? That is the only one?

Mr. Kierans: That is the major one. But the second big one for transmission, but not for the telemetry and the control of the satellite, is at Lake Cowichan.

Mr. Howe: Oh, I see. That seems to be all I have, Mr. Chairman. Thank you.

M. Guay (Lévis): Une certaine inquiétude semble planer par suite d'un manque d'information; apparemment, quand le satellite fonctionnera, cela diminuera l'importance des câbles. Selon vous, est-ce que cela pourrait éliminer le câble, son importance ou sa nécessité dans certaines régions?

M. Kierans: Non, pas du tout. Nous nous préoccupons tout simplement d'améliorer les conditions de transmission des signaux. Il faut évidemment des systèmes de câbles à l'intérieur de chaque région pour redistribution à l'intérieur d'une ville ou...

M. Guay (Lévis): Si je comprends bien monsieur le ministre, le satellite, en fait, ne sert pas à la distribution, mais plutôt à la réception pour émission éventuelle?

M. Kierans: Il n'y a aucun programme...

M. Guay (Lévis): Il n'y a aucun programme directement attaché?

M. Kierans: Non, non pas du tout.

M. Guay (Lévis): Il n'y a aucune radiodiffusion?

M. Kierans: Non, non.

M. Guay (Lévis): Transmission seulement?

M. Kierans: Transmission d'autres émissions, au lieu de les envoyer par système micro-ondes on utilise le satellite.

[Interpretation]

alors utiliser les petites fusées du satellite pour le faire revenir à sa position initiale. C'est la fonction de contrôle. La station d'Allan Park est la station qui a des fonctions de télémétrie, de dépistage et de contrôle et nous y avons installé une antenne spéciale à cette fin.

M. Howe: Pourquoi a-t-on choisi ce site pour la station? A cause de l'altitude ou tout simplement parce que c'est là une bonne région dans notre pays?

M. Chapman: Allan Park?

M. Howe: Oui.

M. Chapman: Le site a été choisi suite à une étude technique qui tenait compte de nombreux éléments comme le meilleur site, la proximité des marchés, l'énergie et la nécessité d'être situé à une distance suffisante des stations radio de relai qui utilisent les microondes pour transmettre les conversations téléphoniques à longue distance, de sorte que la transmission des informations entre la station terrestre et le satellite ne puisse être brouillée par le système terrestre d'appels téléphoniques à longue distance, etc. Le site a été choisi suite à une étude technique de grande envergure.

M. Howe: Il n'y a qu'une seule station de ce genre au Canada, n'est-ce pas?

M. Kierans: C'est la plus importante. La seconde station de transmission qui ne s'occupe pas toutefois de télémétrie et de contrôle des satellites se trouve au lac Cowichan.

M. Howe: Je vois. C'est tout, monsieur le président. Je vous remercie.

M. Guay (Lévis): There seems to be some concern about a lack of information; apparently when the satellite will be operating, this will decrease the importance of cables. According to you, could this eliminate the cable, its importance or its necessity in some areas?

Mr. Kierans: No, not at all. We are simply concerned with the improvement of the information transmission conditions. Obviously, each area needs a cable system to redistribute within a town or...

Mr. Guay (Lévis): Mr. Minister, I understand that actually the satellite is not used for distribution but for possible reception or transmission?

Mr. Kierans: There is no program...

Mr. Guay (Lévis): There is no program directly connected to this?

Mr. Kierans: No, not at all.

Mr. Guay (Lévis): There is no broadcasting?

Mr. Kierans: No, no.

Mr. Guay (Lévis): Only transmission?

Mr. Kierans: Transmission of other series, instead of transmitting them through a microwave system we use the satellite.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Dans votre exposé, à la page 3, vous parlez d'un groupe d'étude de 25 professionnels. Sont-ils permanents à votre Ministère ou sont-ce des gens de l'entreprise privée que vous avez engagés dans le but de former une équipe d'étude?

M. Kierans: M. Parkhill peut répondre à cette question, mais quelques-uns d'entre eux sont des universitaires ou des experts de l'industrie.

Mr. Parkhill: The group is currently broken down as follows: eight are seconded from a number of government departments; eight are on a leave of absence from various industries and universities; six come from a variety of institutes on a part-time basis. We are currently interviewing three or four additional people from industry.

M. Guay (Lévis): En fait, le but du Ministère, si je comprends bien, serait de faire un recrutement afin que ces gens-là ou d'autres proviennent du personnel permanent du Ministère et puissent faire une recherche soutenue?

M. Kierans: Ils ont des contrats pour une durée de huit mois à un an seulement pour un projet très précis.

M. Guay (Lévis): Comme vous dites dans la conclusion de ce paragraphe.

M. Kierans: Quel paragraphe, monsieur?

M. Guay (Lévis): C'est à la page 3, monsieur Kierans,

Il a pour mandat de trouver les réponses à nombre de questions complexes d'ordre technique.

M. Kierans: Oui.

M. Guay (Lévis):

... social, économique et politique.

M. Kierans: Tout simplement préparer un rapport pour le déposer à la Chambre.

• 1630

M. Guay (Lévis): Quand vous parlez de \$1 million pour les frais d'exploitation cela veut-il dire environ \$40,000 pour chaque professionnel?

M. Kierans: Non, non, ce sont des dépenses et des projets qui coûtent assez cher, et les investissements de capital aussi, de même que des projets-pilotes pour vérifier certains faits ou découvrir certaines possibilités.

EVENING SITTING

• 2005

The Chairman: Do you have other questions Mr. Skoberg? Would you like to carry on. Mr. Reid is here. I promised him when we adjourned that he would be first.

Mr. Reid: I was trying to make up a quorum in the House.

Mr. Kierans: I have not enjoyed my supper.

The Chairman: That is a good thing.

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): In your statement, on page 3, you refer to a 25 professional task force. Are they employed in your department on a permanent basis or are they people you hired in the private sector in order to gather a working team?

Mr. Kierans: Mr. Parkhill might answer this question but a few of them are coming from universities or industry.

Mr. Parkhill: Le groupe d'étude comprend huit personnes prêtées par divers ministères; huit autres nous sont prêtées par les industries ou les universités et six nous viennent d'un grand nombre d'instituts et travaillent pour nous à temps partiel. A l'heure actuelle, nous faisons subir une entrevue à trois ou quatre candidats de l'industrie.

Mr. Guay (Lévis): In fact, I understand the department is looking towards a recountment among the permanent personnel of the department to enable those people to carry out a continuous research?

Mr. Kierans: They have got contract on an eight-month basis only and for a particular project.

Mr. Guay (Lévis): As you say in the conclusion of this subsection.

Mr. Kierans: What subsection, sir?

Mr. Guay (Lévis): It is on page 3, Mr. Kierans.

"Its mandate is to provide answers to a large number of complex technical questions."

Mr. Kierans: Oh, I see.

Mr. Guay (Lévis):

"Technical, social, economic and political questions."

Mr. Kierans: Only to prepare a report to be tabled in the House.

Mr. Guay (Lévis): When you refer to \$1 million for operating costs, does this mean about \$40,000 for each professional?

Mr. Kierans: No, no. These projects are quite expensive as well as capital investments; there are also pick-up projects to check certain facts or to discover new opportunities.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Skoberg? Voudriez-vous poursuivre? M. Reid est ici. Je lui avais promis, au moment de l'ajournement qu'il aurait la parole le premier.

M. Reid: J'essayais de former le quorum à la Chambre.

M. Kierans: Je n'ai pas joui de mon repas.

Le président: C'est une bonne chose.

[Text]

Mr. Kierans: I have been thinking of what you said. Have you got the whole thing there.

The Chairman: Mr. Reid.

Members of the Committee, you can hear the bells ringing which means that we have to go back to the House. Does the Committee agree that we should adjourn until 8 o'clock tonight.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Reid you will be the first speaker at 8 o'clock if you want to come back.

• 2010

Mr. Reid: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kierans if he could bring us up to date on the negotiations that are going on between the various contracting parties to the Telesat Corporation.

Mr. Kierans: For the building of the earth stations?

Mr. Reid: No, for the equity sharing.

Mr. Kierans: Those negotiations are proceeding satisfactorily. The common carriers have put up \$10 million and so has the Government of Canada and the rest is on an "if, as and when" needed basis. When you get to the \$30 million to be provided in equity by each of the two major parties, at that time if it is not feasible or not the most opportune moment to go to the market, the government according to the Telesat Canada Act can lend up to \$40 million so this is the basis on which events are proceeding.

Mr. Reid: Have any plans been laid to go to markets when the satellite is functioning properly?

Mr. Kierans: That is very certainly the intent and they would be in the hands then of their financial advisers as to when would be the most opportune moment. The most opportune moment could easily be before the launching.

Mr. Reid: Correct me if I am incorrect, but when the arrangements were made with Hughes, it was a doubling of the number of channels that had originally been anticipated, was it not?

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Reid: From six to twelve.

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Reid: Has this had any effect in the projected cost to the consumers of a channel? At the time I believe the price, as I recall, was about \$3 million per channel. Doubling the amount, has there been any savings projected towards consumers who might be taking a channel?

Mr. Kierans: No, the price is still the same, about \$3 million per channel give or take some amount depending on what the consumers, in this case the telephone companies or the CBC, might want in the way of the provision of additional earth stations over what is envisaged in a master plan.

[Interpretation]

M. Kierans: J'ai pensé à ce que vous avez dit. Avez-vous tout votre matériel avec vous?

Le président: Monsieur Reid.

Messieurs les députés, vous pouvez entendre la sonnerie qui nous appelle à la Chambre. Êtes-vous prêts à lever la séance jusqu'à 8 heures ce soir.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Reid vous ouvrirez le débat à 8 heures, si vous désirez revenir.

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Kierans s'il peut nous renseigner concernant les négociations qui sont en cours entre les diverses parties contractantes de la Telesat Corporation.

M. Kierans: Pour la construction des stations terrestres?

M. Reid: Non, pour la répartition des profits.

M. Kierans: Ces négociations se poursuivent de façon satisfaisante. Les transporteurs ordinaires et le gouvernement du Canada ont chacun fourni 10 millions de dollars et le reste sera recueilli, selon les besoins. Lorsque nous atteindrons les 30 millions de dollars d'actions qui doivent être fournies également par les deux parties principales, s'il n'est pas à ce moment-là possible ou souhaitable de s'adresser au marché, le gouvernement, conformément à la Loi de la Télésat Canada, peut prêter jusqu'à 40 millions de dollars. C'est donc sur cette base que les négociations se poursuivent.

M. Reid: A-t-on projeté de s'adresser aux marchés lorsque le satellite fonctionnera convenablement?

M. Kierans: C'est là l'objectif? Les conseillers financiers détermineront le moment le plus propice. Ce pourrait facilement être avant le lancement.

M. Reid: Reprenez-moi si j'ai tort mais, lorsque les accords ont été conclus avec Hughes, on a doublé le nombre de canaux qui avaient été anticipés au début, n'est-ce pas?

M. Kierans: C'est exact.

M. Reid: De six à douze.

M. Kierans: C'est exact.

M. Reid: Est-ce que cela a eu des répercussions sur le coût prévu par canal pour les consommateurs? Si je me rappelle bien, le prix à ce moment-là devait être d'environ 3 millions de dollars par canal. Le fait de doubler le nombre des canaux va-t-il diminuer le prix de chacun?

M. Kierans: Non, le prix reste le même, soit environ 3 millions de dollars par canal. Ce prix peut augmenter quelque peu si les consommateurs, les compagnies de téléphone ou Radio-Canada, veulent un plus grand nombre de stations terrestres qu'il n'a été prévu dans le plan principal.

[Texte]

Mr. Reid: In the case of the CBC, are you aware of any movement within the government which might attempt to compensate the CBC for the cost of these channels?

Mr. Kierans: That would be strictly up to Treasury Board to decide how the CBC can best finance it. Arrangements could be worked out between the Treasury Board and the CBC as to how they can best handle this.

Mr. Reid: Was it Treasury Board which originally encouraged the CBC to enter into this arrangement?

Mr. Kierans: Yes, it is a government objective. That is why the government presented the bill to the House and the CBC was instructed along with other agencies to co-operate with the Telesat organization. It was suggested to them that they should co-operate.

Mr. Reid: It was suggested to them. I am sure that is was probably much stronger than a mere suggestion.

Mr. Kierans: They are an independent body and I am sure that they will see the advantages of having three channels on the satellite.

Mr. Reid: Now that the number of channels has been expanded to 12, would you see any possibility that if the House of Commons was to decide to televise its proceedings, that a channel could be made available by Telesat for the distribution of the signal throughout the country?

Mr. Kierans: You do not necessarily need a satellite in order to transmit whatever goes on in the House of Commons. I will admit it might be appropriate, since sometimes we are in orbit in the House of Commons as well, but it is not strictly necessary. There are all kinds of ways of transmitting that. However, if you are thinking of suggesting to the Speaker that he subscribe \$3 million for a channel exclusively for the House of Commons. I may say that I will take the opportunity to telephone Mr. Golden tonight and ask him to contact the Speaker of the House.

Mr. Reid: As you know, there is a committee of the House that is working on this. One of the problems is that if you are going to televise the proceedings of the House of Commons and you cannot ensure national distribution, then you are wasting money. There is no sense having a picture that nobody is going to be able to see.

Mr. Kierans: Under ordinary facilities, you can ensure coverage of somewhere between 90 and 95 per cent. I think we would bring in the people who live in the North. There would be that additional advantage. They could see what goes on in the Parliament that governs them.

• 2015

Mr. Reid: Would there be any savings in doing it through the satellite than doing it through the normal terrestrial ways? I am thinking really not so much of televising the House of Commons but the events that are here now. A hockey game for example which is carried simultaneously across the country regardless of our seven time zones.

Mr. Kierans: Yes.

[Interprétation]

M. Reid: Dans le cas de Radio-Canada, savez-vous si le gouvernement a l'intention de compenser cette Société pour le prix des canaux?

M. Kierans: C'est au Conseil du trésor qu'il revient de décider comment Radio-Canada peut financer le projet. Des ententes pourraient être conclues en l'occurrence entre le Conseil du trésor et Radio-Canada.

M. Reid: Est-ce le Conseil du trésor qui a d'abord encouragé Radio-Canada à conclure cet accord?

M. Kierans: Oui, c'est un objectif gouvernemental. C'est pourquoi le gouvernement a présenté le Bill à la Chambre et a demandé à Radio-Canada et à d'autres organismes de coopérer avec l'organisation Télésat. On a prié ces organismes de coopérer.

M. Reid: Je suis certain que c'était beaucoup plus qu'une prière.

M. Kierans: Radio-Canada est un organisme indépendant, et je suis certain qu'ils auront des avantages d'avoir trois canaux sur le satellite.

M. Reid: Maintenant que le nombre des canaux a été porté à 12, croyez-vous qu'il serait possible, si la Chambre des communes décidait de téléviser ses débats, qu'un canal soit mis à sa disposition par Télésat pour la diffusion partout au Canada?

M. Kierans: Il n'est pas nécessaire d'avoir un satellite pour diffuser ce qui se passe à la Chambre des communes. J'admets que ce serait approprié, puisque nous sommes parfois aussi en orbite à la Chambre des communes, mais ce n'est pas strictement nécessaire. Il y aura toutes sortes de façon de diffuser ces débats. Cependant, si vous avez l'intention de proposer à l'Orateur qu'il vote 3 millions de dollars pour un canal qui serait utilisé exclusivement pour la Chambre des communes, je m'engage à appeler M. Golden ce soir et à lui demander de communiquer avec l'Orateur de la Chambre.

M. Reid: Comme vous le savez, il y a un Comité de la Chambre qui s'occupe de la chose. Une des difficultés est que, si vous télévisiez les débats de la Chambre des communes et que vous ne pouvez en assurer une diffusion nationale, c'est une perte d'argent. Il est inutile d'avoir une émission que personne ne pourra voir.

M. Kierans: Avec les installations ordinaires, vous pouvez assurer la diffusion à 90 ou 95 p. 100 du Canada. Je crois que le satellite permettrait d'inclure ceux qui vivent dans le Nord. Il y aurait cet avantage supplémentaire. Ils pourraient voir ce qui se passe dans le Parlement qui les gouverne.

M. Reid: Le satellite coûterait-il moins cher que les voies terrestres normales? Je pense en réalité à la télédiffusion des émissions actuelles beaucoup plus qu'aux débats de la Chambre des communes, par exemple, une partie de hockey qui serait diffusée simultanément partout au pays sans tenir compte de nos sept zones horaires.

M. Kierans: Oui.

[Text]

Mr. Reid: Are there any significant saving to a television organization using the satellite method of transmission over the terrestrial method?

Mr. Kierans: They would really be up to the people who use whatever facilities they are. They may decide to send certain transmissions over their own microwave facilities which they have and others over the satellite. It would be strictly a matter internally within, let us say, the telephone companies or the CN and the CP, which they consider to be the best mix at the appropriate time. It does not necessarily have to go over a satellite.

Mr. Reid: Could I ask a few questions on cable television? There are rumors going around that your Department has prepared or is in the process of preparing a document which is going to establish the technical requirements for cable systems across the country.

Mr. Kierans: Perhaps I had better ask Mr. Gotlieb to comment on this.

Mr. Gotlieb: Yes, the Department is preparing some guidelines for the technical specifications and requirements for cable, updating earlier guidelines, and laying down new standards.

Mr. Reid: Has there been consultation with the industry with the CRTC.

Mr. Gotlieb: There has been very wide consultation with the industry through the Radio Technical Planning Board and with government agencies and with the Canadian Cable Television Association. They have been going on for some time.

Mr. Reid: Has any machinery been established for the processing of complaints that might come out after the document is released?

Mr. Gotlieb: The machinery that is envisaged is the Department itself and the traditional and normal liaison we have with industry.

Mr. Reid: This document then is not the final word. There is a possibility of amendments where need is shown.

Mr. Gotlieb: Yes. If the document proves to be inadequate or if regulations need to be refined or developed further, this could certainly be done.

Mr. Reid: My concern here is that there is, as you know, no federal agency that is exclusively independent of the government which is concerned with holding hearings on this or on the Telecommission Report which you indicated would be released shortly. What machinery is going to be set up in order to process complaints or alternative suggestions?

Mr. Gotlieb: On the specifications and guidelines that are laid down by the Minister of Communications, there is no procedure in existence for public hearings to debate and discuss these particular regulations or guidelines at the present time. In the past and at the present time, they have always been preceded by very thorough consultations. I think that the question of some kind of arrangements or public hearings on proposed guidelines in certain areas is under consideration in the Department

[Interpretation]

M. Reid: Un organisme de télévision qui utiliserait le satellite plutôt que la méthode terrestre réaliserait-il des économies importantes?

M. Kierans: Cela dépend des gens qui utilisent les installations qui existent. Ils peuvent décider de transmettre des émissions sur leurs propres installations d'ondes courtes ou de les diffuser par satellite. Ce serait strictement une question de régie interne pour les compagnies de téléphone ou le CN et le CP, selon ce qu'ils considèrent être la méthode préférable. Ce n'est pas nécessaire d'utiliser le satellite.

M. Reid: Pourrais-je poser quelques questions concernant la câblotvision? On dit que votre ministère a préparé ou est en train de préparer un document qui établira les exigences techniques pour les réseaux de câble dans le pays.

M. Kierans: Je vais demander à M. Gotlieb de répondre à cette question.

M. Gotlieb: Oui, le ministère rédige présentement des directives pour les exigences techniques des câbles, met à jour les directives déjà établies et élabore de nouvelles normes.

M. Reid: Y a-t-il eu consultation entre l'industrie et le CRTC.

M. Gotlieb: Il y a eu beaucoup de consultations avec l'industrie par l'entremise de la *Radio Technical Planning Board* et entre les organismes gouvernementaux et l'Association canadienne de la câblotvision. Ces entretiens se poursuivent déjà depuis un certain temps.

M. Reid: Y a-t-il eu un mécanisme d'établi pour le traitement des plaintes lorsque le document sera publié?

M. Gotlieb: Le mécanisme prévu est le ministère lui-même et les relations traditionnelles et normales que nous avons avec l'industrie.

M. Reid: Ce document n'est donc pas définitif. Il y a possibilité de modification selon les besoins.

M. Gotlieb: Oui. Si le document ne répond pas aux besoins ou si les règlements doivent être modifiés ou élaborés, il sera possible de le faire.

M. Reid: Je m'inquiète du fait qu'il n'y a, comme vous le savez, aucun organisme fédéral indépendant du gouvernement qui est chargé de tenir des auditions là-dessus ou sur le Rapport de la télécommission qui, comme vous l'avez indiqué, sera publié bientôt. Quel mécanisme sera établi pour accueillir les griefs ou les suggestions?

M. Gotlieb: En ce qui a trait aux normes et aux directives qui sont établies par le ministre des Communications, il n'y a pas d'audiences publiques de prévues présentement pour traiter de ces questions. Par le passé et présentement, il y a toujours eu des entretiens prolongés avant que ces normes ou règlements soient établis. Je crois qu'on étudie présentement dans le ministère des Communications la possibilité d'établir un mécanisme pour les audiences publiques concernant les directives

[Texte]

of Communications. Suggestions have been made in the last few months for such a process to take place.

On the Telecommission Report, the Minister of Communications has solicited individual reactions and comments from all concerned in the country. When the government brings down a White Paper, as it intends to do, I think that the Telecommission Report would be one of the useful documents that would be available to members of the House of Commons and Parliament. Any discussions emerging from that background document—there are no proposals to be contained in it—and any suggestions that have been put forward and proposals that have come from the public and from industry, no doubt could be considered and discussed by Parliament itself in conjunction in particular with the government's position which will be defined in the White Paper.

• 2020

Mr. Reid: Might there then be a possibility of the Telecommission Report being referred to this Committee, as it now seems likely that we will be wasting July and part of August here. Perhaps this Committee might be the agency to hold hearings on this particular document?

Mr. Kierans: That is one possibility. I hope I do not raise the hackles of our distinguished colleague, Mr. Skoberg, but I may say that we are so extremely sensitive to what happens to the Telecommission Report. We want reactions from everybody across the country, from all of the provinces and so on; we even explored the possibility—which obviously we cannot do; it would be denial of the right of Parliament—to distribute it even in transcript form prior to its publication. This is not going to be done. Let me say I am using this as an illustration to show you how anxious we are that the minute it is tabled we intend really to go on the road with it and to invite everyone here to Ottawa who is concerned with the Report in any way.

Mr. Reid: My concern is that knowing that this is the way in which a department will operate, it is not necessarily a good way of getting the points of view out into the public for public debate. It strikes me as not being a sound principle that all this should be carried on in the Department under a certain shroud of secrecy.

Mr. Kierans: I do not think it is secrecy so much as a question of time. Of course, this is the perennial excuse, that you have not got time to do it in the open formal way. But you know yourself, Mr. Reid, that it has been a year and one-half since we became involved in the computer sciences CN-CP event and a lot of people in the industry are waiting for some direction. I think it is almost safe to say that they do care what direction the directions will be but for heaven's sake, eliminate some of the uncertainty that surrounds the future of this industry.

Mr. Reid: Was that the message that was contained, I think it was in a *Globe and Mail* report on March 10, by Mr. F. T. White, the Executive Vice-President of AGT Data Systems, who complained that development of the computer system networks in Canada was being held up because of the government delays or the delays in getting this material out.

[Interprétation]

proposées dans certains domaines. Des suggestions ont été faites au cours des quelques derniers mois en vue de l'établissement d'un tel mécanisme.

En ce qui a trait au Rapport de la télécommission, le ministre a invité des parties intéressées partout au pays à faire connaître leurs opinions. Lorsque le gouvernement publiera son Livre blanc, comme il a l'intention de le faire, je crois que le Rapport de la télécommission sera un des documents utiles qui sera à la disposition des députés de la Chambre des communes et du Parlement. Toutes les discussions que suscitera ce document de base (il ne contient aucune recommandation) et toutes les propositions qui ont été faites par le public et par l'industrie pourront être étudiées par le Parlement à la lumière de la politique du gouvernement qui sera définie dans le Livre blanc.

M. Reid: Y a-t-il donc une possibilité que le rapport de la télécommission soit renvoyé à notre Comité, puisqu'il semble maintenant probable que nous allons passer juillet et une partie d'août ici. Peut-être notre Comité serait-il l'organisme qui devrait tenir les audiences au sujet de ce document particulier?

M. Kierans: C'est une possibilité. J'espère que je ne déclencherai pas de représailles de la part de notre distingué collègue, M. Skoberg, mais je dois dire que nous nous intéressons beaucoup au sort du rapport de la télécommission. Nous voulons connaître les réactions des gens partout au pays, de toutes les provinces et ainsi de suite; nous avons même étudié la possibilité (nous ne pouvons évidemment pas le faire, ce serait retirer un privilège au Parlement) de la distribuer même sous forme de manuscrit avant sa publication. Ce ne sera pas le cas. Je donne seulement cet exemple pour vous montrer combien nous avons hâte, aussitôt qu'il sera publié, de voyager pour recueillir les opinions et inviter ici à Ottawa tous ceux qui s'intéressent au rapport de quelque façon que ce soit.

M. Reid: En sachant que c'est de cette façon-là que le Ministère va procéder, je m'inquiète du fait que ce n'est pas là nécessairement une bonne façon de faire connaître au public les opinions et d'engendrer un débat public. Il me semble qu'il n'est pas bon que cela se fasse dans le ministère sous le sceau du secret.

M. Kierans: Je ne crois pas que ce soit autant une question de secret qu'une question de temps. Comme de raison, c'est l'excuse coutumière, qu'on n'a pas le temps de le faire de la façon ouverte normale. Cependant, vous savez vous-même, monsieur Reid, que nous nous occupons depuis déjà une année et demie de l'histoire des sciences d'ordinateurs du CN-CP et beaucoup de gens dans l'industrie attendent des directives. Je crois qu'il serait presque juste de dire qu'ils s'inquiètent peu de ce que seront les directives, mais qu'ils veulent éliminer une partie de l'incertitude quant à l'avenir de cette industrie.

M. Reid: Est-ce là le message que contenait l'article qui a paru dans le *Globe and Mail* du 10 mars, rédigé par M. F. T. White, vice-président exécutif de AGT Data Systems, qui se plaignait que l'élaboration des réseaux d'ordinateurs au Canada était retardée parce que le gouvernement n'avait pas encore publié ces documents?

[Text]

Mr. Kierans: I would think so, but I will ask Mr. Parkhill probably to interpret what Mr. White meant.

Mr. Reid: Actually if I may correct myself, I think Mr. White was saying that the government has taken the position that the salvation of the computer industry lies in the hands of the common carrier which is, I think, in his definition, the telephone company.

Mr. Kierans: Do you want to answer that?

Mr. Parkhill: There are carrier people present and I think they would be surprised to hear that statement. We have leaned over backwards—and I think our Communications Canada Report demonstrated this—to try to present the case for carrier participation in this industry and the case against it. I cannot speak for Mr. Kierans but so far as I am concerned, I am closely associated with this. Frankly we do not know at this time just what role the carriers should play. Obviously they have to play a major role in the communications aspects. Whether they should also get into providing any data processing capabilities is a good question and there are dozens of different opinions on it.

Mr. Reid: Would I not be correct in thinking that this was the meat of an announcement by the telephone companies a few days ago to the effect that they were going to be providing some computer services?

Mr. Parkhill: No. What they are doing is something that the data processing people—and I am one of them from my background—have been urging for a long time, that is to provide better data communications capabilities.

The Chairman: I am sorry to cut you off, Mr. Reid, but I think we are sitting without a quorum and we came to an understanding amongst all parties. We will adjourn until next Tuesday at 8 p.m.

● 2025

Mr. Skoberg: I wonder, Mr. Chairman, if we could complete the questioning then.

Mr. Howe: Yes. I would suggest that Mr. Reid finish his questioning.

The Chairman: Finish it? All right.

Mr. Reid: For the benefit of the Committee I am interested in this concept of the telephone companies going in. I wonder if Mr. Parkhill could continue his answer.

Mr. Parkhill: If I recall the announcement concerning the TCTS, one of the carriers made last week, it said that they were going to conduct a number of tests and experiments. First of all, they were going to provide a new data communication service. The details of that, I have not yet seen but I think it is something that the whole data processing industry would welcome very much as has been indicated in the press and in speeches that Mr. Kierans and department officials have made. There is a lot more that can be done within the communications area to help create that national computer network, called

[Interpretation]

M. Kierans: Je le crois, mais je vais demander à M. Parkhill d'interpréter ce que M. White voulait dire.

M. Reid: En réalité, si je puis me corriger, je crois que M. White disait que le gouvernement est d'avis que la sauvegarde de l'industrie de l'ordinateur est entre les mains du transporteur ordinaire qui est, de par sa définition, la compagnie de téléphone.

M. Kierans: Voulez-vous répondre à cette question?

M. Parkhill: Il y a ici des représentants des transporteurs et je crois qu'ils seraient surpris d'entendre cette déclaration. Nous avons fait tout en notre pouvoir (je crois que notre rapport de Communications Canada l'a démontré) pour montrer les avantages et les désavantages de la participation du transporteur dans cette industrie. Je ne puis parler au nom de M. Kierans, mais en ce qui me concerne, j'y suis étroitement associé. Franchement, nous ne savons pas présentement quel rôle les transporteurs devraient jouer. Évidemment, ils doivent jouer un rôle important dans le domaine des communications. Il serait aussi intéressant de savoir s'ils devraient fournir les capacités de traitement des données et il y a des douzaines d'opinions diverses à ce sujet.

M. Reid: N'était-ce pas là l'idée principale d'une annonce faite par une compagnie de téléphone il y a quelques jours et portant qu'elles vont offrir certains services d'ordinateurs?

M. Parkhill: Non. Ce qu'elles font est quelque chose que les gens en charge du traitement des données (j'en étais autrefois) préconisent depuis très longtemps, c'est-à-dire fournir de meilleures capacités de transmission des données.

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Reid, mais je crois que nous n'avons pas quorum et nous avons une entente entre tous les partis. Nous aurons jusqu'à mardi prochain à 8 heures.

M. Skoberg: Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions terminer les questions à ce moment-là.

M. Howe: Oui. Et je propose que M. Reid en finisse avec les siennes.

Le président: D'accord.

M. Reid: Pour la gouverne du Comité, je m'intéresse à cette idée de participation des compagnies de téléphone. Je me demande si M. Parkhill pourrait terminer sa réponse.

M. Parkhill: Si je me rappelle bien, l'annonce concernant le TCTS portait qu'un des transporteurs a fait la semaine dernière, qu'ils allaient faire certains essais et expériences. Tout d'abord, ils allaient fournir un nouveau service de transmission des données. Je ne connais pas les détails, mais je crois que cette chose serait très bien accueillie par toute l'industrie du traitement des données, comme il a été indiqué dans la presse et dans les discours de M. Kierans et des hauts fonctionnaires du ministère. Il y a beaucoup d'autres choses qui peuvent être faites dans le domaine des communications en vue de créer ce réseau

[Texte]

the Trans-Canada Computer Network by the Science Council. Many of us desire that.

The others that they were going to go into were in the area of pilot systems or experiments. In the course of the Telecommission and other studies, there have been suggestions for some novel approaches to combining computers and communications.

One of these suggestions which came from the carriers was that the carriers might act as a merchandizer or a Sears Roebuck and Co. if you want, for data processing, services supplied by independent entrepreneurs. From the entrepreneur's point of view, this would have the great advantage of relieving them of advertising costs and marketing costs and conceivably opening up all of Canada as a potentially very large market for every independent entrepreneur. On the negative side, it has also been pointed out that this concentrates a lot of power in the hands of the carriers.

Mr. Reid: It also gives them the power to direct this extra business into the hands of those whom they prefer.

Mr. Parkhill: Conceivably that is an objection against them but all they are proposing at the present time is an experiment to test the viability of this concept. The other areas that they are proposing experiments in are in the technical areas, one of them, if properly implemented would eliminate the need for the individual subscriber with his terminal to purchase or rent from the telephone or other sources, a modem. The minimum price of a modem is about one hundred and ten dollars a month. Those of us who would like to see a vast expansion of data processing services into the home and into small businesses view the fee for this modem as being a very serious obstacle. You are not going to pay \$110 a month additional on your telephone bill for computer services. If the carriers can eliminate this need, you are immediately faced with the prospect of a very much larger market for computer and communication services. These are all experiments though. This is the point. They are not seriously talking about a real national offering.

Mr. Reid: In that case, since most of the common carriers are regulated, this is one new area their activities are moving into in which there is no form of regulation at all. Presumably their experiments in this field are being financed, if you will, by the revenues they receive from telephones which is a regulated activity. Let us put it that way.

Mr. Gotlieb: Could I mention, Mr. Reid, that if the carriers offered a computer service of any kind, it would be regulated under an amendment to the Railway Act which came into force August 1 of last year which provides for the regulation, federally, of all private lines by the Canadian Transportation Commission. It may not be the same for provincial carriers but the federal carriers would have to be regulated for any private service to any customer whatsoever.

Mr. Reid: This then, in effect, gives you control over the largest which is Bell.

Mr. Kierans: And CN-CP.

Mr. Reid: And CN-CP.

[Interprétation]

national d'ordinateurs appelé le réseau trans-canadien d'ordinateurs, par le Conseil des sciences. Plusieurs d'entre nous espèrent que ces réseaux seront établis.

Ils devaient aussi s'occuper du domaine des systèmes pilotes ou expériences. Au cours de l'étude de la Télécommission entre autres, on a proposé de nouvelles méthodes visant à combiner les ordinateurs et les communications.

Les transporteurs proposés pourraient, entre autre, jouer le rôle de commercialisateur pour le traitement des données et les services assurés par des entrepreneurs privés. Du point de vue de l'entrepreneur, cela aurait le grand avantage de lui enlever les frais de publicité et des frais de commercialisation et possiblement de lui ouvrir tout le marché dans tout le Canada. Du côté négatif, on a signalé que cela concentre beaucoup de pouvoirs entre les mains des transporteurs.

M. Reid: Cela leur donne aussi le pouvoir de favoriser ceux qu'ils préfèrent.

M. Parkhill: Cela pourrait aussi être une objection contre eux, mais tout ce qu'ils proposent présentement c'est une expérience destinée à éprouver la rentabilité de cette idée. Ils proposent aussi des expériences dans les domaines techniques, et l'une d'elles, si elle est convenablement mise en vigueur; éliminerait pour l'utilisateur particulier le besoin d'acheter un appareil d'une compagnie de téléphone ou d'une autre source. Le prix minimum de ces appareils est d'environ 110 dollars par mois. Ceux d'entre nous qui voudraient que les services de traitement des données s'étendent dans les foyers et aux petites entreprises trouvent que la méthode actuelle est un obstacle sérieux. Vous ne voudrez pas payer \$110 de plus par mois sur votre facture de téléphone pour des services d'ordinateurs. Si les transporteurs peuvent éliminer ces besoins, un marché beaucoup plus grand pour les services d'ordinateurs et de télécommunication s'ouvre immédiatement. Ce ne sont cependant là que des expériences. Ils ne parlent pas sérieusement d'un marché national.

M. Reid: Dans ce cas, puisque la plupart des transporteurs ordinaires sont réglementés, c'est un nouveau domaine d'activité qui n'est pas du tout réglementé. Présument, leurs expériences dans ce domaine sont financées par les revenus qu'ils touchent des téléphones qui sont une activité réglementée.

M. Gotlieb: Je dois signaler, monsieur Reid, que si les transporteurs offrent un service d'ordinateurs, il sera réglementé en vertu d'une modification à la loi des chemins de fer qui est entrée en vigueur le premier août l'année dernière et qui prévoit la réglementation fédérale de tous les réseaux privés par la Commission canadienne des transports. Il se peut que ce ne soit pas la même chose pour les transporteurs provinciaux, mais les transporteurs fédéraux seraient réglementés pour les services particuliers, quels que soient les clients.

M. Reid: Cela vous donne donc le pouvoir de régie sur le plus grand transporteur qu'est la Bell.

M. Kierans: Le CN et le CP.

M. Reid: Le CN et le CP également.

[Text]

An hon. Member: And British Columbia Telephone Co.

Mr. Reid: There is the Québec-Téléphone as well. One further question then, Mr. Chairman, on the concept of regulation. Cable television, it has been suggested, should be treated as a common carrier, therefore, subject to regulation. At the present time, I understand it is not regulated with the exception of the regulation which the CRTC has over it with respect to what is carried in the form of broadcasting.

• 2030

My understanding is that cable is capable of further development, of a different quality and quantity of messages. Do you as the Minister of Communications have any proposals for the regulation of the other activities of cable.

Mr. Kierans: We listen to the submissions of the cable companies when they come to us individually and through their association. It is fair to say that they prefer the kind of world in which they are living now, in which there is a little bit of everything, common carrier plus producer of broadcasting material to some extent. There is of course the possibility that this might be more sharply defined, that they might go the way of providing transmission services of being common carriers, or they might go the way of being entirely broadcasters. All of these possibilities are highlighted in the Telecommission Report when Parliament decides it is the appropriate path. This is to be seen within the next months.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, we will adjourn until 3.30 p.m., March 16, 1971, when we will have the Postmaster, Mr. Côté. I think there was an agreement that we were to call you back on March 18, at 3.30 p.m., Mr. Kierans.

[Interpretation]

Une voix: Et la *British Columbia Telephone Co.*

M. Reid: Il y a la Québec-Téléphone aussi. Une dernière question, monsieur le président, en ce qui a trait à la réglementation. On a proposé que la câblevision soit traitée comme un transporteur ordinaire et soit assujettie à la réglementation. Présentement, si je comprends bien elle n'est réglementée que par le CRTC en ce qui a trait au contenu des émissions.

Je crois que la câblevision peut encore s'améliorer, peut augmenter la qualité et la quantité de ses émissions. En tant que ministre des Communications, avez-vous des propositions touchant la réglementation des autres activités des réseaux de câbles?

M. Kierans: Nous écoutons les représentations des compagnies de câbles lorsqu'elles communiquent avec nous en particulier ou par l'entremise de leur association. Il est juste de dire qu'elles préfèrent la situation actuelle, selon laquelle elles sont un peu de tout, transporteurs ordinaires et producteurs d'émissions, jusqu'à un certain point. Il y a toujours la possibilité que cela soit défini de façon plus nette, qu'elles fournissent des services de transmission et deviennent des transporteurs ordinaires, ou qu'elles deviennent complètement des radiodiffuseurs. Toutes ces possibilités sont étudiées dans le rapport de la télé-commission en attendant que le Parlement décide de la marche à suivre. Nous le saurons dans les prochains mois.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous ajournons jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi, le 16 mars 1971, alors que nous aurons comme témoin le ministre des Postes, M. Côté. Je crois qu'il a été décidé de vous convoquer de nouveau pour le 18 mars à 3 h 30 de l'après-midi, monsieur Kierans.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, March 16, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 6

Le mardi 16 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

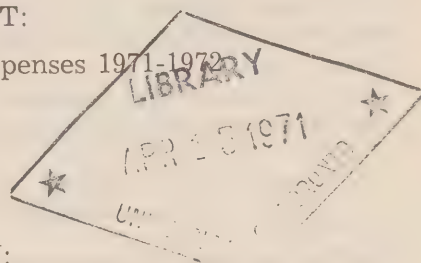
Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1971-72
Post Office

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972
Postes



APPEARING:

Honourable Jean-Pierre Côté

A COMPARU:

L'honorable Jean-Pierre Côté

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Messrs

Benjamin	Godin
Blouin	Horner
Deachman	Howe
Duquet	Loiselle
Forget	McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Messieurs

Portelance	Thomas (<i>Maisonneuve- Rosemont</i>)
Rock	Thomas (<i>Moncton</i>)
Skoberg	Trudel
Southam	Turner (<i>London East</i>)—(20)
Stewart (<i>Marquette</i>)	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

On March 11, 1971:

Mr. Horner replaced Mr. McCleave.
Mr. Thomas (*Maisonneuve*) replaced Mr. Portelance.
Mr. Cyr replaced Mr. Deachman.
Mr. LeBlanc (*Rimouski*) replaced Mr. Guay (*Lévis*).
Mr. Dupras replaced Mr. Turner (*London East*).

On March 15, 1971:

M. Rock replaced Mr. Allmand.
Mr. Deachman replaced Mr. Cyr.
Mr. Portelance replaced Mr. LeBlanc (*Rimouski*).
Mr. Turner replaced Mr. Dupras.

On March 16, 1971:

Mr. Stewart (*Marquette*) replaced Mr. La Salle.
Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. Murta.
Mr. Blouin replaced Mr. Breau.

Conformément à l'article 65(4) b) du Règlement

Le 11 mars 1971:

M. Horner remplace M. McCleave.
M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace M. Portelance.
M. Cyr remplace M. Deachman.
M. LeBlanc (*Rimouski*) remplace M. Guay (*Lévis*).
M. Dupras remplace M. Turner (*London East*).

Le 15 mars 1971:

M. Rock remplace M. Allmand.
M. Deachman remplace M. Cyr.
M. Portelance remplace M. LeBlanc (*Rimouski*).
M. Turner (*London East*) remplace M. Dupras.

Le 16 mars 1971:

M. Stewart remplace M. La Salle.
M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Murta.
M. Blouin remplace M. Breau.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 16, 1971.

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications, met this day at 3:45 p.m. the Chairman, Mr. Lessard presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(16)

Also present: Hon. Dinsdale.

In Attendance: Hon. J.P. Côté, Minister responsible for Post Office.

Witnesses: From the Post Office: Mr. John Mackay, Deputy Minister, Mr. W.H. Wilson, Special Advisor—Operations; Mr. G.M. Sinclair, Assistant Deputy Minister (Finance Administration); Mr. F. Pageau, Director Rates & Classification.

Moved by Mr. Skoberg

That: In view of the lack of written notice for the final appearance of the President of the Canadian Transport Commission on Tuesday March 9, this Committee recall Mr. Pickersgill for further questioning at a date to be decided later by the steering Committee. There being a tie vote the Chairman cast the deciding vote. Yeas 7—Nays 6. Motion carried.

The Committee had for consideration the estimates of the Post Office 1971-72.

Hon. J.P. Côté, the Minister responsible for the Post Office read an opening statement and responded to questions regarding the operation of the Post Office.

There being no further questions items 1 and 5 were carried.

At 5:40 p.m. the Committee adjourned until 10:00 a.m. Thursday, March 18, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 16 mars 1971

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h 45. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(16).

Autre député présent: M. Dinsdale.

Comparaît: L'hon. J.P. Côté, ministre responsable des Postes.

Témoins: du ministère des Postes: MM. John MacKay, sous-ministre; W.H. Wilson, conseiller spécial-opérations; G.M. Sinclair, sous-ministre adjoint (Administration financière); F. Pageau, directeur des Tarifs et de la classification.

M. Skoberg propose

Que: parce que l'on a omis d'envoyer des avis écrits pour la comparution définitive du président de la Commission canadienne des Transports le mardi 9 mars, le Comité rappelle M. Pickersgill pour lui poser d'autres questions à une date devant être décidée un peu plus tard par le Comité directeur. Le vote étant nul, le président donne le vote décisif. En faveur 7—contre 6. La motion est adoptée.

Le Comité étudie les prévisions budgétaires de 1971-1972 (du ministère des Postes).

L'hon. Jean-Pierre Côté, le ministre responsable des Postes fait lecture d'une déclaration et répond aux questions concernant les activités des Postes.

Comme il n'y a pas d'autres questions, les postes 1 et 5 sont adoptés.

A 5 h 40 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 10 h du matin, le jeudi 18 mars 1971.

Le greffier du Comité

R.V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 16, 1971

[Text]

• 1542

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. Today we are studying the estimates for 1971-72 of the Post Office. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Just before we begin with the estimates that we have before us today, I would like to move a motion that in view of no notice having been given for the appearance of the President of the Canadian Transport Commission on Tuesday, March 9, I would like to move that this Committee recall Mr. Pickersgill for further questioning, at a later date.

The Chairman: At a later date?

Mr. Skoberg: Yes. I would just like to say this would be left up to the steering committee.

The Chairman: You want it to be left up to the steering committee?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Deachman: Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: I think the motion is debatable before we take any vote on a subject like that. My recollections were that when we held our first meeting and discussed the schedule, we were all very well aware of the kind of schedule that we were going to be following. If we were to recall Mr. Pickersgill, we would be recalling all sorts of others because I think we all understood what was going to happen at that time. It is no more applicable to Mr. Pickersgill than it is to anybody else, and I just do not get the point of the motion and why we feel we were not adequately informed, and why he should be recalled.

I have other recollections of it too. The meetings when he was here were very well attended, and there was a quorum on hand which voted that estimate through. To revoke that and recall him would be just nonsense.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, inasmuch as I moved the motion, I am utterly amazed at the hon. member being as naive as he is being at this particular moment.

Mr. Deachman: Thank you.

Mr. Skoberg: It so happens that the steering committee met at one time to decide on the agenda that would be followed. It was understood as has been mentioned that we would try and work Mr. Pickersgill in, around the time that we had Mr. Jamieson. There was no understanding that Mr. Pickersgill would be brought in on the day that we had the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board before us. A notice went out to the members of this Committee, as to who would be before us, the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board. Very unfortunately the colleague of the hon. member passed away. Members of our Party had to go to Regina, which we wanted to do, for that funeral at Weyburn. We could not notify any of our colleagues then that were still here in Ottawa to attend the meeting that we also had questions to ask of Mr. Pickersgill. If the hon. member would realize the situation, that if we are to have an agenda drawn up, and we know who the witnesses are going to be, then it is up to us to have people representative from our Party in that regard.

In this particular situation, there was no indication that Mr. Pickersgill would be before us. I personally have

TÉMOIGNAGE

(Enregistrement électronique)

Le mardi 16 mars 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Nous étudions aujourd'hui le budget du ministère des Postes pour 1971-1972. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Avant d'aborder le budget à l'étude aujourd'hui, j'aimerais proposer une motion portant que puisque aucun pré avis n'avait été donné en ce qui a trait à la comparaison du président de la Commission canadienne des transports le mardi 9 mars, le Comité convoque de nouveau M. Pickersgill afin que d'autres questions puissent lui être posées.

Le président: Plus tard?

M. Skoberg: Oui, ce serait au Comité de direction de déterminer la date précise.

Le président: Vous voulez que ce soit le Comité de direction qui décide?

M. Skoberg: Oui.

M. Deachman: Monsieur le président?

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Je pense que la motion peut faire l'objet d'un débat avant qu'un vote ait lieu. Si je me souviens bien, lors de notre première réunion nous avons discuté le programme et nous étions tous au courant du déroulement des travaux. Si nous convoquons de nouveau M. Pickersgill, nous devons faire de même pour d'autres. Nous ne devons pas agir différemment dans le cas de M. Pickersgill et je ne vois pas quel est l'objet de la motion et pourquoi nous ne sommes pas satisfaits des renseignements que nous avons déjà reçus.

Je me souviens également que beaucoup de membres étaient présents à ces réunions et que nous avons le quorum; le budget a été voté. Invoquer ce vote et le convoquer de nouveau n'a aucun sens.

M. Skoberg: Monsieur le président, puisque j'ai proposé la motion, je dois dire que je suis surpris de la naïveté du député à ce sujet.

M. Deachman: Merci.

M. Skoberg: Le Comité de direction s'est en effet réuni afin de décider les programmes. Nous étions convenus, comme on l'a mentionné, que M. Pickersgill devait comparaître à peu près en même temps que M. Jamieson. Nous ne savions pas que M. Pickersgill serait présent pour l'étude de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent et du conseil des ports nationaux. Les membres du Comité ont reçu un avis indiquant que l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent et le conseil des ports nationaux seraient étudiés par le Comité. Malheureusement, un collègue du député est décédé. Des membres de notre parti ont dû se rendre à Regina afin d'assister aux funérailles à Weyburn. Nous ne pouvions aviser nos collègues restés à Ottawa afin d'assister à la réunion que nous avions également des questions à poser à M. Pickersgill. Le député doit savoir que si l'ordre du jour est établi et que nous connaissons les témoins, il nous appartient de trouver les représentants de notre parti intéressés.

Dans le cas présent, nous ne savions pas que M. Pickersgill comparaitrait. J'ai moi-même plusieurs questions auxquelles on n'a pas répondu. Mon nom était encore sur la liste le dernier jour où M. Pickersgill a comparu, je pense

[Texte]

many, many questions that were not completed. I was still on the list, in fact, on the last day that Mr. Pickersgill was here. With that in mind, I think it is only proper that Mr. Pickersgill be recalled so we can complete our line of questioning.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, there is a question of privilege here. It is very simple. It is simply this. The estimates of the Canadian Transport Commission appeared before the Committee and the Committee had a full quorum and voted on those estimates . . .

• 1545

Mr. Skoberg: That is no question of privilege, that is an argument, Mr. Chairman.

The Chairman: Order.

An hon. Member: He must make his point or otherwise.

Mr. Skoberg: What is the privilege?

An hon. Member: Yes, name your privilege.

Mr. Skoberg: What is the privilege?

Mr. Skoberg: There is certainly no question of privilege in that.

Mr. Deachman: That is a question of privilege.

The Chairman: Mr. Skoberg, I am not sure if it takes the unanimous consent of a committee or a majority to rate. Would you leave it until tonight?

Mr. Skoberg: No, I am calling for the question being called, Mr. Chairman. It is a simple motion and surely we can vote on it.

The Chairman: If I remember correctly, Mr. Skoberg, there is nothing to hide in this Committee. I asked the Committee that afternoon if the Committee would agree, and I think, Mr. Howe, you were here that afternoon?

Mr. Skoberg: I have not been able to find it. I do not see it in the transcript, Mr. Chairman, if it is there.

Mr. Deachman: I want to return to my point. I am very serious about this question of privilege, although hon. members opposite do not seem to think that this is a question of privilege.

Mr. Horner: It is a point of order, maybe, but not a question of privilege.

Mr. Deachman: All right, a point of order.

The Chairman: Order.

Mr. Deachman: It is very simple. The point of order is that there is no way that you can reverse a vote taken in this Committee merely by saying you were not here and thought that the program should have been conducted in some other way. The quorum is here, it voted for it, we passed that estimate and we are moving on, presumably, to other things.

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Deachman: If it has to be voted on why not other estimates? Why not the National Harbours Board, if somebody wants to raise it? Why not go back over and reopen these any time? I submit, sir, that if there are questions to be asked, you still have Vote 1 for the Minister to recall, and anything that the hon. member wants to put, he can put to the Minister, but we are through with the Canadian Transport Commission.

[Interprétation]

qu'il conviendrait que M. Pickersgill soit convoqué de nouveau afin que toutes les questions puissent être posées.

M. Deachman: Monsieur le président, j'invoque une question de privilège. Elle est très simple et c'est celle-ci: Le budget de la Commission canadienne des transports a été étudié en Comité, le Comité avait le quorum et a voté le budget . . .

M. Skoberg: Ce n'est pas une question de privilège, c'est un argument, monsieur le président.

Le président: A l'ordre.

Une voix: Il doit justifier sa question de privilège.

M. Skoberg: Quelle est la question de privilège?

Une voix: Oui, qu'il indique quelle est sa question.

M. Skoberg: Quelle est votre question de privilège?

M. Skoberg: Cela n'a rien d'une question de privilège.

M. Deachman: C'est une question de privilège.

Le président: Monsieur Skoberg, je ne sais pas si le consentement unanime du Comité est requis ou si le vote de la majorité suffit. Voulez-vous attendre à ce soir?

M. Skoberg: Non, je demande le vote, monsieur le président. C'est une simple motion et nous pouvons sûrement voter.

Le président: Monsieur Skoberg, le Comité n'a rien à cacher. J'ai demandé au Comité cet après-midi là s'il était d'accord; Monsieur Howe, vous étiez là?

M. Skoberg: Je n'ai rien vu dans les comptes rendus monsieur le président.

M. Deachman: J'en reviens à ma question de privilège, je suis sérieux, même si des députés ne semblent pas d'accord.

M. Horner: Il s'agit d'un appel au règlement, peut-être, mais pas d'une question de privilège.

M. Deachman: Bien, un appel au règlement.

Le président: A l'ordre.

M. Deachman: Mon appel au règlement est celui-ci et c'est le fait qu'on ne peut révoquer un vote pris par le Comité en disant simplement qu'on n'y était pas et qu'on pensait que le programme devrait se dérouler autrement. Il y avait le quorum, le vote a eu lieu, et le budget a été adopté et nous passons à d'autres questions.

M. Skoberg: J'en appelle au règlement, monsieur le président.

M. Deachman: S'il faut voter, pourquoi ne pourrait-on pas le faire pour d'autres budgets? Pourquoi ne pas le faire dans le cas du Conseil des ports nationaux, si quelqu'un veut soulever la question? Pourquoi ne pas revenir en arrière et étudier de nouveau ces questions? Si on a d'autres questions à poser, on peut toujours convoquer de nouveau le ministre au sujet du crédit no 1; je pense toutefois que nous avons terminé l'étude de la Commission canadienne des transports.

[Text]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, if the hon. member on a point of order would have listened to the motion, he would know I did not ask to bring the estimates back in. I have asked to recall Mr. Pickersgill so we could complete our line of questioning. Realizing that Mr. Pickersgill is out of the country, I would not expect that he be called tomorrow or the next day, but when he returns there are questions that should be asked that were not asked, and I, personally, would like to complete that line of questioning. There is nothing there about recalling the estimates before this Committee.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the schedule of hearings laid on for this Committee calls for the Department of Transport on March 2; Mr. Pickersgill on March 4; DOT again, if necessary, on March 4; on March 9, the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board. So it is that kind of a schedule on which I think most, if not all members of the Committee were governing themselves in terms of their own preparation. Through no fault of the members of this Committee, particularly a number of whom made the journey to Western Canada for the funeral of our colleague, Mr. Douglas, Mr. Pickersgill was called back in without any prior advanced warning that he was going to appear and finish his piece on that day. I think it is perfectly proper and fair, if the Committee agrees to the motion, that he be recalled as and when the steering committee can arrange it.

Mr. Deachman: We can judge what members did by the vote. There was a quorum present and members voted.

Mr. Horner: That particular vote is not being debated.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, as I understand it, the motion has nothing at all to do with estimates. We are calling estimates and I cannot understand the hon. member's reluctance to have Mr. Pickersgill back here when apparently he was here at a time when many of the members did not know he would be here and these members just want to ask Mr. Pickersgill questions on certain matters. He can be recalled, he can be asked to appear again. This has nothing to do with estimates. I do not know why the hon. member is drawing this red herring across. If some members want to question Mr. Pickersgill, I do not see any reason why he should not be asked to appear again.

• 1550

Mr. Duquet: On a point of order, Mr. Chairman, if Mr. Pickersgill is called, he will be questioned on estimates that are already adopted.

Mr. Skoberg: That is not the motion.

Mr. Duquet: It is the fact.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, one of the previous speakers mentioned the agenda that we had set ourselves for this Committee. I believe that March 4 was the date that was mentioned for Mr. Pickersgill to appear before this Committee and we extended our sittings for the very reason that is now being raised—the questions were not terminated. Therefore, I think we have abided by the rulings of this Committee and this was voted on and we extended another sitting. We have not been trying to curtail the hearings because some of the members have not terminated their

[Interpretation]

M. Skoberg: Monsieur le président, si les députés qui en appellent au règlement avaient bien écouté, ils sauraient que je n'ai pas demandé qu'on en revienne à l'étude du budget. J'ai simplement demandé qu'on convoque de nouveau M. Pickersgill afin que nous puissions terminer nos questions. Je sais que M. Pickersgill est à l'étranger et je ne m'attends pas à ce qu'on le convoque pour demain ou après demain; à son retour, on pourra poser les questions auxquelles il n'a pas répondu, j'ai moi-même plusieurs points à lui soumettre. Il n'est pas question d'étudier de nouveau le budget au Comité.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le programme des réunions pour le présent Comité prévoit ce qui suit: le ministère des Transports, le 2 mars; M. Pickersgill, le 4 mars; le ministère des Transports une fois de plus, au besoin, le 4 mars; le 9 mars, la Voie maritime du Saint-Laurent et le Conseil des ports nationaux. C'est à ce programme que la plupart des membres du Comité, sinon tous, se fiaient. Les membres du Comité, surtout ceux qui se sont rendus dans l'Ouest du Canada pour les funérailles de notre collègue, M. Douglas, si M. Pickersgill a été rappelé sans préavis et a terminé son exposé ce jour là. Je pense qu'il convient, si le Comité accepte la motion, qu'il soit convoqué de nouveau dès que le Comité de direction pourra le faire.

M. Deachman: Le vote indique ce que les députés pensaient de la question. Il y avait quorum et les députés ont voté.

M. Horner: Ce n'est pas le vote qui est mis en question.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, la motion n'a rien avoir avec le budget. Je ne puis comprendre pourquoi les députés hésitent à convoquer de nouveau M. Pickersgill qui a comparu à un moment où plusieurs membres ignoraient qu'il était ici; ces députés veulent simplement poser certaines questions à M. Pickersgill. Il est possible de le convoquer de nouveau. Cela n'a rien à faire avec le budget. Je ne vois pas pourquoi le député essaie de mêler les cartes. Si certains députés veulent poser des questions à M. Pickersgill, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas lui demander de se présenter de nouveau devant le Comité.

M. Duquet: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Si M. Pickersgill est convoqué de nouveau, on lui posera des questions au sujet du budget qui a déjà été adopté.

M. Skoberg: Ce n'est pas une motion.

M. Duquet: C'est un fait.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, quelqu'un a mentionné le programme qui avait été adopté pour le Comité. Je pense qu'on avait fixé au 4 mars la date à laquelle devait comparaître M. Pickersgill; nous avons prolongé nos séances pour la raison qu'on invoque actuellement, c'est-à-dire, les questions n'avaient pas eu de réponse. Nous avons donc respecté les décisions du Comité, nous avons voté et nous avons eu une autre réunion. Nous n'avons pas essayé de réduire le nombre des séances parce que certains députés n'avaient pas fini de poser leurs questions, à la pre-

[Texte]

questioning on the first date that was set we had other hearings and we have had a chance to ask our questions not on one occasion as previously arranged but on two different occasions. We have extended ourselves beyond the agreement that was originally made and I cannot see any point in extending it further.

The Chairman: Is the committee ready for the questions? I will ask the Clerk to read the motion.

The Clerk:

Moved by Mr. Skoberg:

In view of the lack of notice for the final appearance of the President of the Canadian Transport Commission on Tuesday March 9, I move that the Committee recall Mr. Pickersgill for questioning at a date to be decided by the steering committee.

The Chairman: Those in favour of this motion, would you please rise. Those who are against.

Mr. Horner: Take it under advisement, Mr. Chairman, have the steering committee decide.

The Chairman: I will have a decision tonight. We have with us this afternoon the Minister responsible for the Post Office. Mr. Côté, I believe you have a special statement to make.

M. J.-P. Côté (Longueuil) (ministre des Postes): Oui, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, pour permettre au ministère des Postes d'atteindre ses objectifs au cours de l'année financière 1971-1972, vous serez appelés à voter une somme d'argent de \$418,406,000 au titre des dépenses budgétaires. De cette somme, un montant de \$410,024,000 sera affecté à l'exploitation, et le reste, soit \$8,382,000, aux dépenses d'établissement.

For those new to the Committee, I believe it would be beneficial to present a full financial picture of the Post Office operations as forecast for the fiscal year. Unfortunately, the budgetary expenditures which you are asked to vote do not include all expenditures nor do they give any recognition to that major portion of postal revenues which is credited to the consolidated revenue fund.

Le ministère des Postes est un organisme à but lucratif. On prévoit qu'en 1971-1972, le chiffre des ventes sera d'environ \$482,581,000 sans compter les gains pouvant provenir d'une majoration possible des tarifs. Ce chiffre comprend les recettes qui découlent des services qu'il fournit et de la vente de valeurs postales, des droits perçus des autres Administrations postales pour l'acheminement de leur courrier au Canada ou pour le transport de ce courrier par des transporteurs canadiens, des profits sur le cours du change et de diverses autres sources. Cette somme comprend aussi un montant non comptabilisé de \$14,407,000 provenant des services que les Postes fournissent à d'autres ministères. Elle englobe la valeur d'affranchissement du courrier transmis en franchise et l'intérêt sur les fonds que le ministère des Finances garde en dépôt au titre des opérations de mandats et de la caisse d'épargne. Au total des recettes, les Postes ne pourront affecter qu'un montant de \$83,350,000 à l'amortissement de dépenses. L'intérêt sur les fonds que le ministère des Finances garde en dépôt au titre des opérations de mandats et de la caisse d'épargne. Sur le total des recettes, les Postes ne pourront affecter qu'un montant de \$83,354,000 à l'amortissement des dépenses. Le solde très important de \$384,820,000 sera versé au fonds du revenu consolidé et, partant, le Ministère ne pourra s'en servir pour atteindre ses objectifs budgétaires.

[Interprétation]

mière occasion; il y a eu d'autres réunions et nous avons eu la possibilité de poser nos questions non pas seulement à une autre occasion mais à deux autres occasions. Nous avons été plus loin que ce qui avait été décidé et je ne vois pas pourquoi nous devrions poursuivre.

Le président: Le Comité est-il prêt à voter? Je demande-rai au greffier de lire la motion.

Le Greffier:

Il est proposé par M. Skoberg:

Que puisqu'il n'y a pas eu de préavis pour la dernière comparution du président de la Commission canadienne des transports le mardi 9 mars, le Comité convoque de nouveau M. Pickersgill pour une date qui sera fixée par le comité de direction.

Le président: Que ceux qui sont en faveur de la motion se lèvent, s'il vous plaît. Ceux qui sont opposés à la motion.

M. Horner: Que le comité de direction tranche la question monsieur le président.

Le président: Je rendrai ma décision ce soir. Nous avons cet après-midi le ministre des postes. Monsieur Côté, je pense que vous avez une déclaration à faire.

M. J.-P. Côté (Longueuil) (Postmaster general): Yes, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, members of the Committee, to enable the post office to meet its objectives for the 1971-1972 fiscal year, you are asked an amount of \$418,406,000 for budgetary expenditures. This amount is divided between operating requirements of \$410,024,000 and capital expenditures of \$8,382,000.

Il serait bon, selon moi, de présenter aux nouveaux membres du Comité un exposé des prévisions budgétaires des postes pour l'année financière. Malheureusement, le budget que vous serez appelé à voter ne comprend toutes les dépenses prévues, ne tient pas compte de l'importante somme de recette postale qui sera versée au Fonds du revenu consolidé.

The Post Office is the revenue generating department and in 1971-1972, it is estimated that total sales will approximate \$482,581,000 excluding any provision for possible rate increases. This amount constitutes sales of both values and services received from foreign postal administration for the movement of their mail in Canada or by Canadian carriers, profit from foreign exchange and other miscellaneous received. Also included therein on memorandum basis is \$14,407,000 relating to services that the post office provides to other departments. Such services include the value of postage of free mail and calculated interest on funds out on deposit by the department of Finance on behalf of the money order operation. Of these revenues the post office is able to apply \$83,350,000 against expenses. Calculated interest on funds held on deposit by the Department of Finance on behalf of the money order operation and the savings bank. Of these revenues the Post Office is able to apply \$83,354,000 against expenses. The very significant balance of cash receipts amounting to \$384,820,000 will be credited to the Consolidated Revenue Fund and therein is not available to the department to meet its budgetary expense requirements.

Le coût total du programme projeté pour 1971-1972 s'élève à \$596,180,000. Toutefois, en vertu de la Loi sur les postes, certains frais sont couverts par les recettes postales, dont ceux qui ont trait au fonctionnement des bureaux

[Text]

• 1555

The total cost of the proposed program for 1971-1972 amounts to \$596,180,000. However, in accordance with the Post Office Act, the Post Office is entitled to meet, from postal revenues, certain expenditures such as related to the operation of rural and sub post offices; special delivery messenger arrangements; indemnity paid on lost mail; payments to foreign postal administrations for money orders paid abroad; outgoing parcel post; handling charges on Canadian mail that passes through other countries; and, the carriage of Canadian mail on foreign airlines.

For 1971-1972, these items amount to \$56,370,000. In addition, the Post Office is able to apply revenues received from the operation of postal services, such as money orders, philatelic sales, lock box rentals, etc., to cover a portion of the cost of providing these services.

• 1600

For 1971-72 these receipts credited to the vote amount to \$26,984,000. Together these expenditures from revenue and receipts credited to the vote total \$83,354,000 as previously identified in the discussion on revenues.

The remaining expenditures of the Department may be divided into two categories. The first does not require funding as it constitutes services provided by other departments. For 1971-72 these services are valued at \$94,420,000 and represent contributions to employee Superannuation and the Canada and Quebec Pension Plans; accommodation provided by the Department of Public Works; cheque issue services provided by the Department of Supply and Services; Surgical-Medical Insurance premiums and Employees' Workmen's Compensation.

The remaining expenditures not covered by the foregoing constitute the \$418,406,000 which you are requested to vote and include salaries, transportation costs, travelling expenses, telephone or telegrams, printing, advertising, rentals, purchase of materials and supplies, and capital expenditures.

Afin de donner une meilleure idée de la situation financière des Postes, les exposés qu'elles présentent indiquent le déficit de diverses années. Ces exposés faciliteront l'étude des prévisions budgétaires. Vous remarquerez que le déficit prévu pour 1971-1972 s'élève à \$113,599,000. Ce chiffre, comme je l'ai déjà mentionné, constitue la différence entre les recettes de \$482,581,000 et les dépenses de \$596,180,000 qui sont prévues pour cette année. C'est un déficit considérable, mais vous comprendrez mieux la situation lorsque j'aurai passé en revue les résultats de nos opérations au cours de l'année financière 1970-1971.

Les prévisions budgétaires de cette année-là indiquaient que les Postes accuseraient un déficit de \$74,437,000 comparativement à la perte de \$120,093,000 que nous prévoyons maintenant. En 1970-1971, les Postes ont dû faire face à de graves interruptions du service par suite des grèves tournantes et de l'embargo sur les colis postaux à Montréal, ce qui a eu pour résultat de faire passer les recettes prévues de 485.6 millions de dollars à 437.7 millions. Au cours de l'étude des prévisions budgétaires de 1970-1971, on a expliqué que les recettes prévues de 485.6 millions de dollars comprenaient une somme d'environ 17 millions de dollars qui représentait l'augmentation des tarifs postaux.

Toutefois la chose ne s'est pas réalisée car, le 18 février 1970, le premier ministre a annoncé que toute augmentation des tarifs devait être remise à plus tard. Par consé-

[Interpretation]

de poste ruraux et des bureaux auxiliaires, aux dispositions spéciales pour la livraison des envois exprès par messagers, au règlement des indemnités pour le courrier égaré, au remboursement de la valeur des mandats de poste payés pour notre compte par les Administrations postales étrangères, aux colis postaux partants, à la manutention du courrier canadien en passant par d'autres pays et au transport du courrier canadien par les lignes aériennes étrangères.

Ces dépenses, en 1971-1972, s'élèveront à \$56,370,000. En outre, les Postes pourront recourir aux recettes provenant des services de mandats, de philatélie, de cases postales, etc., pour couvrir une partie des frais d'exploitation de ces services.

Pour 1971-1972, ces produits à valoir sur le crédit se chiffrent à \$26,984,000. Au total, les dépenses couvertes

par les recettes et les produits à valoir sur le crédit s'élèvent à \$83,354,000, comme il a précédemment été établi au cours de la discussion sur les recettes.

Les autres dépenses du Ministère se classent en deux catégories. La première n'a pas besoin de fonds, puisqu'elle comprend les services fournis par d'autres ministères. Pour 1971-1972, ces services sont évalués à \$94,420,000 et représentent les contributions au Fonds de pension, au Régime de pensions du Canada et au Régime de rentes du Québec; les locaux fournis par le ministère des Travaux publics; les services d'émission de chèques dont se charge le ministère des Approvisionnement et Services; les primes d'assurance chirurgicale-médicale et les indemnités pour les accidents du travail.

Les autres dépenses qui ne sont pas comprises dans ce qui précède composent la somme de \$418,406,000 que vous êtes appelés à voter, somme qui comprend les traitements, les frais de transport, de déplacements, de téléphone et de télégraphie, d'impression, de publicité, de location, d'achat de matériel et de fournitures, de même que les dépenses d'établissement.

To enable a better degree of financial measurement the Post Office presents its statements so as to reflect the annual deficit for the various years. These statements are more meaningful from the viewpoint of reviewing the estimates and you will note that for 1971-72 a deficit of \$113,599,000 is anticipated. As stated, this figure assumes revenues of \$482,581,000 against estimated expenses of \$596,180,000. This is a staggering loss and in order to obtain a better understanding, I think we might first review the results of operation for the 1970-71 fiscal year.

When the estimates for that latter year were submitted it was indicated that the Post Office would incur a deficit of \$74,437,000 as compared to a now projected loss of \$120,093,000. During 1970-71 the Post Office encountered serious service interruptions as a result of both rotating strikes and the parcel post embargoes in Montreal with the result that anticipated revenues of \$485.6 million did not materialize and projections have now been sharply reduced to estimated revenue of \$437.7 million. During the estimates review for 1970-71 it was explained that the anticipated revenues of \$485.6 million included proposed postal rate increases of approximately \$17,000,000.

However, this was not realized as the Prime Minister announced on February 18, 1970, that there would be a postponement of any rate increase. Consequently, in comparing the two figures the decrease in volume approxi-

[Texte]

quent, si l'on compare les deux chiffres, on s'aperçoit que la diminution de volume représente un montant d'environ 31 millions de dollars, tandis que le reste reflète les majorations de tarifs susmentionnées.

While there were reductions in expenditures in 1970-71 as a result of business interruptions and rotating strikes, these were more than offset by salary increase awards in excess of the provisions which had been included in the 1970-71 estimates. These two factors are the basic reasons for the large increase in the amount of the deficit that the Post Office anticipates for 1970-71.

In reviewing the estimates for 1971-72, you will note that the deficit is projected at \$113,599,000 for 1971-72 as compared to \$120,093,000 for 1970-71. Revenues as anticipated for 1971-72 amount to \$482.6 million as compared to roughly \$437.7 million which is anticipated in the 1970-71 forecast. There is no provision for rate increases in 1971-72. With the introduction of its Assured Mail Program this year, the Post Office is hoping not only to recoup revenues and business lost during labour turmoil, but also to attract added volumes and correspondingly increased revenues.

Comparativement à l'année 1970-1971, les Postes ont constaté par contre une forte augmentation des frais; on avait prévu une somme de 560 millions de dollars cette année-là et l'on estime qu'ils seront de 596.2 millions de dollars en 1971-1972. Une fois de plus, cette augmentation est essentiellement imputable aux majorations de traitements. On en comprendra facilement la raison en comparant les besoins en main-d'œuvre prévus pour l'année 1971-1972 avec ceux qui sont indiqués dans le budget de 1970-1971. Au total les besoins en main-d'œuvre étaient de 44,946 années-hommes en 1970-1971 tandis que, pour l'exercice financier de 1971-1972, on prévoit un total de 44,815 années-hommes. En fait, c'est là une diminution de 0.3 p. 100 par rapport à l'année précédente; ce qui indique bien que l'augmentation des dépenses au poste des traitements et salaires est due à des majorations salariales.

En répartissant les recettes et les frais selon les diverses catégories de courrier et de services on prévoit qu'en 1971-1972, c'est surtout le courrier de la première, de la deuxième et de la troisième classe qui entraînera la majeure partie des pertes. Le déficit pour le courrier de la première classe sera, estime-t-on, de 33.9 millions de dollars. Quant au courrier de la deuxième classe, on prévoit une perte de 31.1 millions de dollars et, pour celui de la troisième classe, on entrevoit une perte de 38.1 millions de dollars.

In an effort to manage better its resources and meet its customer requirements, the program of decentralization has continued through the year. There are now Regional General Managers appointed in all four regions and they are developing their organizations. Their influence in educating and co-ordinating all operating management and employees to meet our objective can already be felt.

Nous avons également apporté des améliorations au service. Comme je l'ai déjà dit, le Service de distribution garantie que nous avons instauré améliorera grandement le service au public et il devrait, par la même occasion, amener une diminution des frais en permettant de faire entrer le courrier dans nos centres de traitement plus tôt dans la journée et d'utiliser ainsi au mieux notre main-d'œuvre. Deux autres améliorations apportées au service ont été annoncées cette année. On a d'abord levé les restrictions visant l'établissement de la distribution par facteurs aux endroits qui répondent aux exigences, et ensuite on a permis de nouveau à certains bureaux de poste de dispenser

[Interprétation]

mates \$31 million with the balance reflecting the foregone rate increases.

Bien qu'il y ait eu diminution des dépenses en 1970-1971 par suite des arrêts de service et des grèves tournantes, ces réductions de dépenses ont été plus que compensées par les augmentations de traitements, lesquelles ont dépassé les sommes prévues dans le budget de 1970-1971. Ces deux facteurs constituent les raisons principales de l'augmentation considérable du déficit que les Postes prévoient pour l'année 1970-1971.

En étudiant les prévisions budgétaires de 1971-1972, vous remarquerez qu'on envisage un déficit de \$113,599,000 pour l'année 1971-1972, comparativement à \$120,093,000 en 1970-1971. On prévoit des recettes de l'ordre de 482.6 millions de dollars pour 1971-1972 alors que, pour 1970-1971, on escompte des recettes d'environ 437.7 millions de dollars. Ces chiffres ne comprennent aucune augmentation des tarifs en 1971-1972. Grâce au Service de distribution garantie du courrier qui a été inauguré cette année, les Postes espèrent non seulement reprendre les recettes et les clients perdus par suite des conflits du travail, mais encore augmenter le volume de courrier et, partant, accroître les recettes.

Again compared to 1970-71 the Post Office has experienced a sharp rise in costs from the \$560 million as projected for the prior year to an estimated \$596.2 million for 1971-72. Once more this cost increase is basically attributable to salary settlements. This is best indicated by a comparison between the manpower requirements projected for 1971-72 and those requested in the estimates for 1970-71. In 1970-71 plans, total man years amounted to 44,946 whereas for the forthcoming fiscal year 1971-72 man years are estimated at 44,815. This in effect constitutes a reduction of 0.3 per cent from the preceding year and emphasizes that the increase in salaries and wages relates to salary settlements.

For 1971-72, by a system of apportioning revenue and allocating costs to the various categories of mail and services, it is estimated that the basic losses will occur in first, second and third class mail. First class is estimated to bear a loss of \$33.9 million. Second class is estimated to lose \$31.1 million and the loss on third class is anticipated to amount to \$38.1 million.

Afin de mieux utiliser leurs ressources et de répondre aux besoins de leurs clients, les Postes ont poursuivi cette année leur programme de décentralisation. Les directeurs généraux qui ont maintenant été nommés dans chacune des quatre régions s'appliquent à organiser leur secteur respectif. On peut déjà ressentir leur influence dans la tâche qu'ils ont de renseigner les gens et de coordonner le travail de tout le personnel de gestion et d'exécution de façon à nous permettre d'atteindre notre objectif.

Service improvements have also been introduced. As previously stated the Assured Mail inauguration will greatly improve the service to the public, but at the same time it should lead to cost reduction by introducing mail into our processing systems earlier in the day and allowing better utilization of our labour force. During the year, two other service improvements were announced in the form of the removal of constraints on the establishment of letter carrier delivery for qualifying communities and the reintroduction of a full range of services at some Post Offices on Saturdays.

It is hoped that what we are now accomplishing will allow the Post Office to regain the confidence of the Canadian public.

[Text]

Nous espérons que ce que nous accomplissons maintenant permettra aux Postes de gagner de nouveau la confiance du public.

Le président: Merci beaucoup monsieur le ministre de votre exposé. Monsieur Stewart.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman. I found the Postmaster General's remarks most interesting. In his final remarks there, he states:

It is hoped that what we are now accomplishing will allow the Post Office to regain the confidence of the Canadian public.

I would question this as far as rural route service is concerned in the rural areas of Canada. I understand that since 1968, more than two thousand rural post offices have been closed by our Department and I am curious and would like to know what has been the total saving to your Department by this program?

• 1605

Mr. Côté: First I must say that we started to close some post offices in 1967. The number of post offices that have been closed under that program were in areas where the criteria were:

- (a) Post Offices serving less than 30 families exclusive of rural route customers.
- (b) Offices served by a rural route.
- (c) Post Offices with a yearly revenue of less than \$1000.
- (d) Whenever a Postmaster vacancy occurred or was about to occur.

We have the figures from April 1, 1970, to March 9, 1971. It was a total of 646 and I have announced not too long ago that we were not going to proceed any more with that program. We do not intend to close any more.

Mr. Stewart (Marquette): Mr. Minister, can you tell me the total amount closed since the program was inaugurated?

Mr. Côté: We do not have the figures now. We could get them but we do not have them here.

Mr. Stewart (Marquette): Can you or any of your assistants here tell us what the saving was to your Department?

Mr. Côté: The savings are pretty hard to tell exactly because most of these post offices have been replaced by rural routes. The approximate figure is about \$2 million.

Mr. Stewart (Marquette): Approximately \$2 million and that is since the program was inaugurated?

Mr. Côté: Yes.

Mr. Stewart (Marquette): I questioned you on this in the House, March 5. My question to you at the time was, as is on page 3998 of Hansard, March 5:

I should like to direct my question to the minister responsible for the Post Office. Having regard to the large number of complaints about rural route mail service in areas where post offices were closed in the last year, will the minister reopen such post offices when requested to do so by a large majority of the residents concerned?

Your reply, Mr. Minister, was:

I would have to consider exactly what is meant by that question. I have received many requests to reopen post offices. My immediate answer would be that we do not intend to reopen post offices. Nevertheless, we will

[Interpretation]

The Chairman: Thank you very much for your brief Mr. Minister. I recognize Mr. Stewart.

M. Stewart (Marquette): Merci monsieur le président. J'ai vivement apprécié l'exposé du ministre des postes. Dans sa conclusion le ministre a dit notamment:

Nous espérons que ce que nous accomplissons maintenant permettra aux postes de gagner de nouveau la confiance du public.

Je doute que ceci s'applique au service de distribution postale dans les régions rurales du Canada. Je pense que, depuis 1968, plus de deux milles bureaux de postes ruraux ont été fermés par votre ministère et j'aimerais savoir quelles ont été les économies totales réalisées par le ministère en vertu de ce programme.

M. Côté: Je dois dire d'abord que nous avons commencé de fermer certains bureaux de postes en 1967. Les bureaux de poste qui ont été fermés en vertu de ce programme se trouvaient dans des régions où les conditions suivantes s'appliquaient:

- (a) Bureaux de postes déservant moins de 30 familles, les clients d'itinéraire ruraux non compris.
- (b) Les bureaux déservis par un itinéraire rural.
- (c) Les bureaux de postes ayant un revenu annuel de moins de \$1000.
- (d) Lorsqu'il n'y avait pas de maître de poste ou qu'une vacance était prévue.

Nous avons des chiffres pour la période du 1^{er} avril 1970 au 9 mars 1971. 646 bureaux de postes ont été fermés pendant cette période; je viens d'annoncer que nous mettions fin à ce programme. Nous ne prévoyons pas en fermer d'autres.

M. Stewart (Marquette): Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire combien ont été fermés en tout depuis le début du programme?

M. Côté: Nous n'avons pas les chiffres actuellement. Je pourrais les obtenir.

M. Stewart (Marquette): Pouvez-vous nous dire quelles ont été les économies réalisées par votre ministère?

M. Côté: Il est assez difficile de répondre à cette question puisque la plupart de ces bureaux de postes ont été remplacés par des itinéraires ruraux. Je dirais environ \$2,000,000 de dollars.

M. Stewart (Marquette): Environ \$2,000,000 de dollars et ce depuis le début du programme?

M. Côté: Oui.

M. Stewart (Marquette): Je vous ai interrogé à ce sujet le 5 mars à la Chambre. La question que je vous ai posée, à la page 3998 du Hansard, le 5 mars, était la suivante:

Je pose ma question au ministre responsable des postes. Vu le grand nombre de plaintes au sujet du service postal itinéraires ruraux dans les régions où les bureaux de postes ont été fermés au cours de l'année dernière, le ministre est-il prêt à rouvrir ces bureaux de poste à la demande de la grande majorité des résidents intéressés?

Vous avez répondu ce qui suit, monsieur le ministre:

Il faudrait que je connaisse le sens exact de cette question. J'ai reçu plusieurs demandes à cet effet. De prime à bord, je dirais que nous ne prévoyons pas ouvrir ces bureaux de postes. Toutefois, nous étudie-

[Texte]

look at cases where people are suffering hardship because of the loss of post offices in circumstances in which an alternative service is not in fact replacing the post office.

Mr. Côté: That was a good answer, was it not?

Mr. Stewart (Marquette): It was a real good answer.

Mr. Côté: I had not read it.

• 1610

Mr. Stewart (Marquette): What do you call hardship? I will just point out some things that have happened or I feel have happened as far as rural mail service is concerned and see if you think these are hardships. When they are put on rural route mail service instead of having daily service, they only receive service three times weekly. For registered mail and parcels, it usually means a delay to the customer of at least an additional two days, because the carrier puts a card in their box that there is a parcel for them or a registered letter. They have to come back two days later, wait at the box for the carrier to arrive and pick up the parcel or the registered letter. Daily newspapers are usually received two to three days late. For example, a Friday or a Saturday newspaper is not received until the following Monday. In Western Canada you have established quite a few group boxes and in the extreme cold weather that we experience in Western Canada, this creates problems in that the padlocks on these boxes quite often freeze up and they have to use propane torches to thaw them out whereas this never occurred when you had your rural post offices.

For any businessman served by a rural route, it means that on weekends, if there was weekend mail, he would have to drive to the neighbouring community which might mean a round trip of anywhere up to 15 to 30 miles to get his weekend mail out. For stores where the post offices were located it has meant a reduction in business of at least 25 to 50 per cent. I conducted a poll in my own riding in the past week to see how it has affected stores and this was the general response I got from people who have had their post offices closed.

In some areas where the store had the post office and they put in the group boxes outside the store, some of these merchants have to pay out as high as \$100 a day in C.O.D. fees for parcels arriving and as a courtesy to the customers that used to use the post office and now cannot enjoy this service.

It is the same thing with money orders. They have to make arrangements to meet the carrier. This can mean a delay there.

I agree that some of the post offices had to be closed for efficiency reasons, but I do feel that there are post offices closed where it has not worked out. I would like to see the Minister review these situations and where a large percentage of the users of these post offices regret this, to reconsider opening them. I think it would not involve more than 10 per cent of the post offices that were closed, but after the answer you gave me in the House there on March 5, in referring to hardships, I think they certainly do face hardships particularly in some areas of Western Canada.

[Interprétation]

rons les cas où les gens subissent des torts attribuables à la fermeture de ces bureaux de postes lorsque qu'aucun service ne les remplace en fait.

M. Côté: N'était-ce pas là une excellente réponse?

M. Stewart (Marquette): C'était en effet une très bonne réponse.

M. Côté: Je ne l'avais pas lue.

M. Stewart (Marquette): Qu'entendez-vous par torts? Je vais vous indiquer ce qui c'est passé, du moins, selon moi, dans le cas du service rural et vous me direz s'il s'agit là de torts. Lorsque le service des itinéraires ruraux est instauré au lieu du service quotidien, les gens ne reçoivent leur courrier que trois fois la semaine. Pour les lettres recommandées et les colis, il y a un délai supplémentaire d'au moins deux jours, puisqu'on se contente de déposer une carte dans la boîte aux lettres qui indique qu'un colis ou une lettre recommandée a été reçu. Il faut que le client se présente à la boîte aux lettres deux jours plus tard, attendre le facteur et prendre possession du colis ou de la lettre enregistrée. On reçoit les quotidiens avec deux ou trois jours de retard. Un journal du vendredi ou du samedi n'arrive que le lundi suivant. Par nombre considérable de boîtes postales communes ont été créées dans l'Ouest du Canada, or étant donné les grands froids qui sévissent dans cette partie du pays, les cadenas utilisés pour fermer ces boîtes postales sont souvent gelés, problème qui ne se posait pas lorsqu'il y avait encore des bureaux de poste ruraux.

Pour les hommes d'affaires desservis par le service de distribution rurale, cela signifie que pour avoir leur courrier du week end, ils sont obligés de se rendre jusqu'à la localité voisine, ce qui leur impose un voyage aller et retour de 15 à 30 milles. Pour les magasins situés dans les endroits où les bureaux de poste ont été supprimés, cette suppression a provoqué une réduction dans leurs chiffres d'affaires de 25 à 50 p. 100 au moins. Ces faits m'ont été fournis à l'issue d'une enquête que j'ai menée la semaine dernière dans ma circonscription afin de déterminer dans quelle mesure la suppression de certains bureaux de poste a influé sur le volume des affaires de cette région.

Dans certaines régions où le bureau de poste a été remplacé par des boîtes postales communes, des commerçants ont été obligés de déboursier jusqu'à \$100 par jour pour l'expédition de colis contre remboursement, service qu'ils sont obligés d'accorder à leurs clients privés du service postal.

La même chose est vraie des mandats-poste. Les destinataires sont obligés de prendre leurs dispositions pour attendre le porteur, ce qui peut entraîner des retards.

Je sais fort bien que certains bureaux de poste ont dû être fermés pour des raisons d'efficacité, mais dans certains cas, cet objectif n'a pas été atteint. Je demanderais donc au ministre de bien vouloir réexaminer ces cas, et lorsqu'un pourcentage important des utilisateurs de ces bureaux de poste regrette la fermeture desdits bureaux, de bien vouloir étudier la possibilité de les rouvrir. Je pense que cette mesure ne toucherait pas plus de 10 p. 100 des bureaux de poste qui ont été fermés, car après la réponse que vous m'avez donnée à la Chambre le 5 mars dernier concernant les difficultés, je suis persuadé que certaines personnes, en particulier dans l'Ouest du pays, sont confrontés.

[Text]

Mr. Côté: You say in some areas that we have rural route service every second day. In many areas they have rural route service every day. It all depends on the number of customers probably on the road and all that. It might be very different in the West than in the East, because out West, the farms are much bigger and there might be quite a distance between the farms in the West. You have also to think that probably people were not going every day to the post office when the post office was there, or maybe a neighbour would bring the mail to the people when a certain person could not go. The number of days in the week might not have to be a big hardship because I do not think people were going to the post office very day. Anyway, in the studies that were made, it proved that people were not going every day. Most of the services that could be given by the post office are given now by the rural courier—selling money orders or selling stamps and registering letters and so forth.

Mr. Stewart (Marquette): Do your carriers carry stamps with them for sale to the customers?

Mr. Côté: They are supposed to.

Mr. Stewart (Marquette): They are supposed to but do they? I have had complaints along this line? In some areas you have put an outdoor vendor machine beside a group box. I have had complaints where they requested the carrier to bring them so many stamps and it has not been done. They say, stamps are available from the group box vendors.

• 1615

Mr. Côté: The couriers are supposed to have a stock of stamps. That is what I think anyway.

Mr. Stewart (Marquette): I will explain what I am referring to there. In many areas where a post office was closed, the post office would be located in a general store. When they closed this post office or most of them, they put a group of metal boxes outside the store. To each rack of boxes, there was 10 private boxes depending on how many it serviced before, there might be 30 group boxes outside the store now.

Mr. Côté: This is not what you would call a rural route though. It is not what we would call a rural route, it is a box.

Mr. Stewart (Marquette): The people had to request whether they wanted rural route service or group boxes.

Mr. Côté: They had the choice.

Mr. Stewart (Marquette): Right. At the end of their lane they preferred to have it in group boxes but it receives rural route service. They do not receive daily service.

Mr. Côté: What we call a rural route carrier is the fellow who goes from one box to the other on a route. A special area is because they have asked all the boxes to be in the same area where the post office used to be probably. Just the same I guess a rural courier should be able to provide them the service but I guess the people are not there when the courier passes.

[Interpretation]

M. Côté: Vous avez dit que dans certaines régions le service de distribution rurale se fait tous les deux jours. Or dans de nombreuses régions ce service se fait tous les jours. Cela dépend vraisemblablement du nombre de clients sur tel ou tel parcours. La situation diffère sans doute considérablement entre l'Est et l'Ouest du pays, car à l'Ouest du Canada, les exploitations étant beaucoup plus importantes, les distances séparant l'une de l'autre sont souvent considérables. Par ailleurs, les gens n'allaient pas aux bureaux de poste tous les jours lorsque ces bureaux de poste fonctionnaient. Ainsi le fait que la distribution ne se fasse pas chaque jour ne devrait pas poser de problème grave, étant donné que les clients ne se rendaient pas chaque jour aux bureaux de poste par le passé. La majeure partie des services rendus par les bureaux de poste le sont actuellement par le service de distribution rurale, notamment la vente des mandats postaux des timbres postes, les lettres recommandées etc.

M. Stewart (Marquette): Vos porteurs ont-ils des timbres poste à vendre à leurs clients?

M. Côté: Ils sont censés en avoir.

M. Stewart (Marquette): Ils sont censés en avoir, mais les ont-ils en fait car des plaintes me sont parvenues à ce sujet. Dans certaines régions, on a installé des dispositifs de vente automatique de timbres-postes à côté des boîtes postales communes. On m'a dit que dans un certain cas lorsqu'on avait demandé au porteur d'apporter une certaine quantité de timbres postes, celui-ci ne l'avait pas fait.

Le porteur répond que les timbres sont disponibles dans les distributeurs automatiques.

M. Côté: Les porteurs sont sensés vendre des timbres postes.

M. Stewart (Marquette): Dans de nombreuses régions où les bureaux de postes ont été fermés, celui-ci était situé dans le magasin général. Quand ce bureau de poste fut fermé, des boîtes postales communes furent installées devant ces magasins généraux. Alors qu'il y avait peut-être dix boîtes postales privées avant, il y en a actuellement une trentaine.

M. Côté: Ce n'est pas ce qu'on l'on appelle un circuit de distribution rurale, il s'agit d'une boîte postale.

M. Stewart (Marquette): Les personnes ont été invitées à dire si elles préféreraient un circuit de distribution rurale ou des boîtes postales communes.

M. Côté: Ils avaient donc le choix.

M. Stewart (Marquette): En effet. Mais le courrier ne leur est pas distribué tous les jours.

M. Côté: Le circuit de distribution rurale est assuré par un porteur qui va d'une boîte postale à l'autre sur un parcours donné. Par contre, dans les régions spéciales, des boîtes ont été installées à la demande des clients, à l'endroit où le bureau de postes se trouvait auparavant. Le porteur devrait être à même de leur assurer ce service, mais ce qui arrive probablement c'est que les gens ne sont pas chez-eux lorsque le porteur.

[Texte]

Mr. Stewart (Marquette): Yes.

Mr. Côté: If there are any special examples or special cases or a specific area where you feel that there is really something that should be done because it is impossible to keep on and it is a bad service we are giving, we would be ready to look at them. It is very hard for me to make a general statement. If you can give me, not necessarily today, but later on, precise cases that we can look at, we will certainly have a look at everyone of them.

Mr. Stewart (Marquette): Just in closing off Mr. Minister, criteria was established when these offices were closed. You read it out there. It was always debatable as to how much saving in some cases there was in the department implementing this new type of service. If 75 per cent of a former post office request the reopening of that post office...

Mr. Côté: You mean the customers?

Mr. Stewart (Marquette): Yes, the customers, and if it is right at a borderline where they had 30 box holders or 40 box holders or the revenue was close to \$1,000 or \$500 or such, would you be prepared to use this as a criteria?

Mr. Côté: I just cannot say yes now but we can look at these specific cases. I am not going to commit myself to 75 per cent of the customers if they are happy or not. But I think what we should try to get is 100 per cent of our customers happy and if there are some cases like you are telling me where the people are very unhappy with the kind of service they have, we certainly can have a look at it. Our intention is not to try to save so much money. It is to try to improve our service. If we should improve this part of our service, we are ready to look at them—not as a general rule but we will look at specific cases.

Mr. Stewart (Marquette): I am pleased to hear this because I have been told so many times in the past year that the post office service for rural areas in Western Canada is the worst it has been in 30 years. I am pleased to see that the Minister is prepared to look at it.

Mr. Côté: Last month, I was in the Estevan area in the south of Saskatchewan. A couple of cases were brought to my attention and we are looking at them now. So if you have any specific cases please bring them to us and we will look at them.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I have a couple of questions to ask regarding postal service on the West Coast, in Vancouver particularly. I have had letters recently, Mr. Minister, from the City of Vancouver complaining about the reduction of service to one delivery a day. Could you outline what is taking place there?

Mr. Côté: In all the country, in every city there is one delivery service a day, except in some commercial areas where we have two. Some of those areas could have three deliveries because they are very heavy commercial areas or business areas. In Vancouver what happened really is that on one block, in one block only in Vancouver, we had looked at the kind of businessmen who were there. We have talked to them and we told them that we intended to give only one. It was our intention to cut the service to one delivery service and nobody really complained. They seemd to be happy with one delivery service a day and we did it in one block only in Vancouver. We have had no complaints since.

[Interprétation]

M. Stewart (Marquette): Exactement.

M. Côté: Si vous connaissez des cas déterminés qui à votre avis sont mal desservis, nous serions disposés à les examiner. Il m'est cependant fort difficile de faire une déclaration de principes à ce sujet.

M. Stewart (Marquette): Pour terminer, monsieur le ministre, pourriez-vous me dire sur la base de quels critères les bureaux de postes ont été fermés. Il est en effet difficile de déterminer les économies réalisées grâce à la fermeture de certains bureaux de postes. Au cas où 75 p. 100 personnes desservies par un bureau de postes demandaient la réouverture de ce bureau...

M. Côté: Vous voulez dire les clients?

M. Stewart (Marquette): Exactement et si par ailleurs il s'agissait d'un cas limite comportant notamment de 30 à 40 détenteurs de boîtes postales, ou si le revenu était de l'ordre de \$500 ou \$1,000, est-ce que ce serait à votre avis des critères valables?

M. Côté: Je ne peux rien vous répondre en ce moment, mais nous sommes certainement disposés à examiner des cas déterminés. Je peux vous assurer que nous faisons tout pour que 100 p. 100 de nos clients soient satisfaits de nos services, aussi nous manquerons de ne pas examiner tous les cas où les clients ne le sont point. Notre premier objectif n'est pas de réaliser de grandes économies, mais d'améliorer nos services. S'il se montrait que cette partie de nos services avait besoin d'être améliorée, nous ne manquerions pas d'examiner la chose. C'est à dire que nous examinerions des cas particuliers.

M. Stewart (Marquette): Je suis bien heureux de vous l'entendre dire, car j'ai entendu une entreprise l'an dernier que le service postal dans les régions rurales de l'Est du pays n'a jamais été aussi mauvais depuis trente ans.

M. Côté: Le mois dernier, alors que j'étais dans le sud de la Saskatchewan, un certain nombre de cas m'a été soumis qui sont actuellement à l'examen. Si vous avez connaissance de d'autres cas, nous ne manquerons pas de les examiner également.

M. Stewart (Marquette): Merci monsieur le président.

Le président: Je donne la parole à M. Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions quant aux services postaux dans l'Ouest du pays et à Vancouver en particulier. Des lettres me sont parvenues de Vancouver ces derniers jours dans lesquelles le correspondant se plaignait de ce que le courrier n'était plus que distribué une fois par jour. Pourriez-vous me dire ce qu'il en est?

M. Côté: La distribution ne se fait qu'une fois par jour dans toutes les villes du pays, à l'exception de certains quartiers commerciaux où il y a deux distributions par jour. Certains quartiers très commerciaux jouissent même de trois distributions du courrier par jour. Or ce qui se passait à Vancouver fait que nous avons examiné un pâté de maisons pour déterminer le type de commerçants qui s'y trouvaient. Nous avons parlé à ces commerçants et leur avons dit notre intention d'assurer une seule distribution de courrier par jour. Nous n'avons eu aucune réclamation à ce sujet. Cette expérience ne touche qu'à un seul pâté de maisons de Vancouver et aucune réclamation ne nous ait parvenu à ce jour.

[Text]

• 1620

Mr. Deachman: No complaints? I have had more than one complaint.

Mr. Côté: Was this by the businessmen?

Mr. Deachman: These were by businessmen, sir. One complaining that he operated a mail order business, had very heavy mail, indeed, and that this worked a hardship on his business. Can you tell me what block it was and which mail service was cut?

Mr. Côté: Davie Street.

Mr. Deachman: Was it cut for the whole length of Davie Street or for how many blocks along Davie Street?

Mr. Côté: Mr. Wilson who was Post Master in Vancouver before he became the Deputy Minister here will answer that.

Mr. W. H. Wilson (Special Advisor, Post Office Department): It was in the 1000 and 1100 block as I recall from memory and I know it was on Davie Street.

Mr. Deachman: How long ago was that cut-back, sir?

Mr. Wilson: I do not know the exact date but quite recently.

Mr. Deachman: There are two deliveries a day regularly in the business district of Vancouver. Is that not correct?

Mr. Wilson: That is correct, sir.

Mr. Deachman: And on the fringe of the business district in the Davie district, on an area covering only one block, there was a decision to make this cut-back of this one block.

Mr. Wilson: The actual change in frequency of delivery in areas depending on the type of patron or customer we are delivering to has always been examined at the time of re-organization of letter carrier walks and this was done in the case on this particular area in Vancouver but this is not an isolated case in Vancouver. This is done completely throughout the country when we re-arrange letter carrier routes. In the particular case on Davie Street all the businessmen were interviewed prior to the cut in service and they felt that one delivery was enough. As a matter of fact, one of the remarks made to one of our boys who was doing the survey on this was that they wondered why we had ever started two deliveries in that area.

Mr. Côté: Mr. Chairman, some of the businessmen in Vancouver are afraid that this is the first thing that we are doing and then that we are going to continue that program through Vancouver but this is not the case.

Mr. Deachman: I do not think I fully understand yet, Mr. Chairman, why in the City of Vancouver, the third largest city in the country, a random block was plucked out for cutting back mail service from two to one delivery a day. I would think that if there was a program with criteria for cutting it back that you might have gone over the City of Vancouver and let us say there would be quite a bit of trimming or something of the kind but to go over the City of Vancouver and discover that within the City of Vancouver in the hundreds and hundreds of blocks in the City of Vancouver that your criteria are so precise and accurate that you can define it down to finding one little block in there in which you want to trim it. That sounds like the

[Interpretation]

M. Deachman: Aucune réclamation? Et bien moi j'en ai reçu tout un tas.

M. Côté: Ces réclamations vous étaient adressées par des commerçants?

M. Deachman: Par des commerçants en effet. Un d'entre eux m'a écrit que son affaire de vente par correspondance avait subi un préjudice grave en raison de la réduction de la distribution postale. Pourriez-vous me dire de quel pâté de maisons il s'agissait et quelle est la distribution qui a été supprimée?

M. Côté: Il s'agit de la rue Davie.

M. Deachman: Est-ce que cette distribution a été supprimée pour la totalité de la rue Davie ou pour quelques pâtés de maisons seulement.

M. Côté: M. Wilson qui était directeur de la poste à Vancouver avant de devenir vice-ministre vous donnera la réponse.

M. W.H. Wilson (Conseiller spécial, ministère des Postes): Il s'agit si ma mémoire est bonne des numéros 1000 et 1100 de la rue Davie.

M. Deachman: Depuis quand cette distribution a-t-elle été supprimée?

M. Wilson: Tout récemment, bien que je ne me souviens pas de la date exacte.

M. Deachman: Il y a deux distributions de courrier par jour dans le secteur commercial de Vancouver, n'est-ce pas vrai?

M. Wilson: En effet.

M. Deachman: Or à la périphérie du secteur commercial de Vancouver qui touche notamment la rue Davie, vous avez décidé de réduire la distribution postale à une par jour.

M. Wilson: La suppression de certains services de distribution dépend du type de clients desservis sur tel ou tel parcours et c'est ce qui a été fait dans le cas du pâté de maisons de Vancouver que vous avez mentionné ici. Mais cette pratique ne s'applique pas uniquement à Vancouver mais bien dans l'ensemble du pays. En ce qui concerne la rue Davie, tous les hommes d'affaires y ont été interviewés avant que nous prenions la décision de réduire le service de distribution postale. Je pourrais même ajouter qu'une des personnes interrogées par nos enquêteurs lui a dit qu'elle était étonnée que l'on n'ait jamais cru nécessaire d'assurer deux services de distribution par jour.

M. Côté: Il se peut que certains hommes d'affaires de Vancouver pensent qu'il s'agit là d'un début et par la suite nous allons étendre cette décision à toute la ville mais tel n'est pas le cas.

M. Deachman: Je ne comprends toujours pas pourquoi dans la ville de Vancouver qui est la troisième en ordre d'importance du pays, l'on ait décidé de réduire la distribution du courrier de deux à une par jour dans un pâté de maisons choisi au hasard. Si vous avez des critères valables en vue de la réduction du nombre de distribution de courrier, je suis sûr que vous pourriez trouver de nombreux cas dans la ville de Vancouver où un tel programme serait applicable, mais la façon dont vous avez procédé pour ce pâté de maisons en particulier, me paraît bien bizarre.

[Texte]

most expert and minute piece of toenail paring in history, sir. How did you arrive at a decision like this?

Mr. Côté: Let us say that I did not go myself and make the survey. But I can tell you what can happen. In some areas, business people are moving out. We have closed some small post offices because in many areas there were no more patrons or nobody wanted to take the post office and what we give usually is one delivery service a day. In the business communities, we give two except when we find out that there is less business or the people do not need two.

Mr. John Mackay (Deputy Minister, Post Office Department): May I interrupt for a moment. I think it is worth explaining that there are very thorough volume checks and in this particular instance, in this particular area, the volume in the second delivery was practically nil. That is the point that must be stated.

• 1625

Mr. Deachman: Was that the only place in Vancouver area where you made volume checks?

Mr. Mackay: No.

Mr. Côté: We are constantly reviewing walks, distribution by letter carriers and Mr. Wilson pointed out this happened to be one that came through loud and clear.

Mr. Deachman: For instance, in the Vancouver area, let us say, over the last six months or last year how many blocks have you cut from two deliveries back to one delivery?

Mr. Mackay: To the best of my knowledge, none.

Mr. Deachman: None. So this is one little, as I say, it is the finest piece of toenail paring you could imagine. One block in one city of a half a million people. You have decided to cut it back. It does not really make sense. You told me that this is something you have got constantly under review. What your reviews have shown then is that you do not really need to cut back delivery in Vancouver because the only thing that you have been able to find out in all your reviewing, if what you tell me is correct, is that you found one city block where you want to cut it. On the face of it, that would be nonsense and I think you would agree that that would be nonsense.

Mr. Côté: I hope that you are not asking for us to cut all the service.

Mr. Deachman: I am suggesting to you very seriously that we have got to the heart of it now in the City of Vancouver. In one year of looking at it, only one case has come to light where you felt that you wanted to cut back deliveries and that is in one city block, if what I am being told here today is correct. In that case, it needs so little adjustment. Why select this one city block for punishment? Surely that is a random sample, if ever there was one. I suggest to you either it needs adjustment or it does not need adjustment but it certainly does not need an adjustment in a city of a half a million people of one city block. I wonder if you would look at it again to find out whether your criteria was right. Why did it come about that in this big, big city, you finally found one block in the course of the year that needed a little adjustment. Something is wrong there, obviously. Either we have got the figures wrong or something is wrong because it is a really weird example.

[Interprétation]

M. Côté: Vous comprenez bien que ce n'est pas moi qui ai procédé à l'enquête. Ce qui peut arriver c'est que les commerçants abandonnent certains quartiers. Ainsi, nous avons fermé certains petits bureaux de poste qui n'avaient plus leur raison d'être, et dans ce secteur nous assurons un service de distribution par jour. Dans les quartiers commerciaux, nous assurons généralement deux distributions par jour, à moins que la densité des commerces n'y soit pas suffisante ou que le besoin de deux distributions par jour ne se fasse point sentir.

M. M. John Mackay (sous-ministre, ministère des Postes): Je crois qu'il est intéressant de préciser que nous procédons à un contrôle très minutieux du volume de chaque distribution postale, et qu'en ce qui concerne ce quartier en particulier, la seconde distribution était insignifiante. C'est un point qui mérite d'être souligné.

M. Deachman: Est-ce le seul endroit à Vancouver où vous ayez procédé à des contrôles de volume?

M. Mackay: Certainement pas.

M. Côté: Nous effectuons un contrôle permanent et ainsi que M. Wilson vous l'a indiqué, les résultats dans ce cas étaient indiscutables.

M. Deachman: Pourriez-vous me dire dans combien de pâtés de maisons de Vancouver la distribution a été réduite de 2 à une?

M. Mackay: Dans aucun à ma connaissance.

M. Deachman: C'est bien ce que je disais, tous vos examens me paraissent d'une minutie extraordinaire. Un seul pâté de maisons dans une ville contenant un demi-million d'habitants. Cela n'a aucun sens. Vos examens donc vous auraient montré uniquement que les services de distribution devaient être réduits de deux à un dans un seul petit pâté de maison de la ville de Vancouver, ce qui vous en conviendrez est difficile à avaler.

M. Côté: J'espère que vous ne nous demandez pas de réduire tous les services de distribution postaux.

M. Deachman: Après une année d'étude, vous êtes arrivés à la conclusion qu'il fallait réduire le nombre de distributions postales dans un pâté de maisons de la ville de Vancouver. Pourquoi avoir choisi ce pâté de maisons au hasard? Puis-je vous suggérer que vous réexaminiez ce problème.

[Text]

Mr. Côté: But this is only the business area. There are many other changes that have been going around Vancouver that we do not know.

Mr. Deachman: But let me tell you about this business area. It is a growing business area. It is a big growing business area in the city. It is an area into which business is expanding.

Mr. Côté: How come when we went to ask them if they would mind only one service a day they all agreed. Nobody complained. Did we have any complaints?

Mr. Deachman: How come, sir, that letters have come to my desk protesting it and I had sent those letters along to you.

Mr. Côté: Are you sure that these people live in that area or they are afraid that we will cut it.

Mr. Deachman: Look, if they are not in that area they have written to me complaining . . .

Mr. Côté: Because they are worried.

Mr. Deachman: Complaining about the cutback in postal service and so then you must be cutting service in some other district as well.

Mr. Côté: No perhaps some people are afraid that we are going to do that in all the Vancouver area. Perhaps this is the reason why they are writing now but what I have been told is that we had no complaint at all from the people who are now being served only once a day instead of twice.

Mr. Deachman: I think we have pursued it long enough and I just want to make the one point that it is a very funny set of circumstances that one block in a great big city should be singled out to have its service cut and I appeal to you, not to shake your head at me as you are doing, Mr. Minister, but to admit that that is a pretty funny example and to have a look at it again on behalf of those people and find out whether you were really right or whether there was not a mistake made there because it looks like a mistake.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister this is further to the questions that were asked originally in regard to the rural delivery. Have you been able to come up with any accurate assessment of the saving between the rural-route deliveries and the actual operation of post office delivery?

• 1630

Mr. Côté (Longueuil): That is the \$2 million that I am talking about.

Mr. Skoberg: That is the \$2 million. Have you been able then to give long-term contracts to those people that are serving the rural route deliveries or are you still doing it on a sort of piecemeal basis?

Mr. Côté (Longueuil): In the first year, it is always an agreement. It is not really a contract. After that, we usually write the contract for five years.

[Interpretation]

M. Côté: Il s'agit uniquement du quartier des affaires. Et bien d'autres changements ont été effectués dans la ville de Vancouver.

M. Deachman: Mais il s'agit en l'occurrence d'un quartier d'affaires en pleine expansion.

M. Côté: Comment se fait-il alors que lorsque nous leur avons proposé de réduire le nombre de distributions, qu'il n'y ait eu aucune objection?

M. Deachman: Comment se fait-il alors, monsieur le ministre, que moi j'aie reçu des lettres de protestations, lettres que je vous ai communiquées.

M. Côté: Êtes-vous sûrs que ces lettres vous sont parvenues de personnes habitant ce quartier.

M. Deachman: S'ils ne sont pas de ce quartier, ils m'ont écrit pour protester . . .

M. Côté: Parce qu'ils sont inquiets.

M. Deachman: Ils protestent contre la réduction du nombre de distributions postales, ce qui reviendrait à dire que vous avez réduit le nombre de distribution dans d'autres quartiers.

M. Côté: Non, mais il se peut que certaines personnes craignent que nous ne le fassions dans d'autres quartiers de la ville. C'est peut-être la raison pour laquelle ils vous écrivent maintenant; on m'a assuré que personne habitant le quartier dans lequel la distribution ne se fait plus qu'une fois par jour n'ont élevé aucune protestation.

M. Deachman: Je crois que nous avons suffisamment parlé de cette question et je vous demanderais dès lors, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner la question afin de vous assurer qu'il n'y ait pas eu d'erreur.

Le président: Je donne la parole à M. Skoberg.

M. Skoberg: Merci monsieur le président. Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question relative aux services de distribution ruraux. Avez-vous pu effectuer une évaluation de l'économie réalisée lorsqu'on a recours aux services de livraison ruraux et le système actuel de livraison par boîtes postales?

M. Côté: Il s'agit de 2 millions de dollars.

M. Skoberg: 2 millions. Avez-vous été en mesure d'établir des contrats à long terme avec les personnes qui s'occupent du service de livraison rurale ou pratiquez-vous une sorte de système de paiements à la pièce?

M. Côté (Longueuil): Il y a toujours un accord pour la première année. Il ne s'agit pas réellement d'un contrat. Par la suite, nous concluons généralement un contrat de cinq ans.

[Texte]

Mr. Skoberg: A five-year contract after that.

Mr. Côté (Longueuil): With a rural courier, yes.

Mr. Skoberg: With a right to renew it at the end of that five years if service is satisfactory.

Mr. Côté (Longueuil): We renew it if the service is satisfactory, yes.

Mr. Skoberg: What type of consultations has the Post Office Department had with the railroads in regard to any further mail contracts that you may have had with them at this time? Do you still have contracts with any of the railway mail service that you used to have in the past. We used to have mail hauled by the railroads, Mr. Minister, at one time.

Mr. Côté (Longueuil): We still have a lot of parcel post and second and third-class mail going through the railways.

Mr. Skoberg: I think I asked this question once before, maybe a couple of years ago and at that time I was given to understand that the Post Office Department, your Department, were the ones that initiated taking that type of mail off the rails. I wonder if that still applies.

Mr. Côté (Longueuil): Are you talking about the railway mail clerks, the sorting aboard?

Mr. Skoberg: No, just the transporting of mail.

Mr. Côté (Longueuil): You want to know now if we are the ones who have moved from the railways to the truck drivers, is that it?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Côté (Longueuil): Yes, we have initiated that in many areas because it was better service by truck.

Mr. Skoberg: When you haul by truck, do you haul the most direct route or are you trying to serve a number of points on that route at the same time?

Mr. Côté (Longueuil): Usually we go as straight as possible. It all depends where the post offices are.

Mr. Skoberg: I am talking about the major centres now. I am not thinking of the little villages along the way.

Mr. Côté (Longueuil): We still spend, I am told, about \$12 million a year on railway transportation.

Mr. Skoberg: I will ask the question no doubt you thought I was asking a while ago on the position of the surplus mail clerks. A year ago this was quite a contentious point between the two organizations. I am wondering now whether or not that issue has been resolved to the satisfaction of all concerned?

Mr. Côté (Longueuil): It has not been finalized. There are still a few mail clerks to come inside and there are still some problems between the unions which have not been resolved yet.

[Interprétation]

M. Skoberg: Un contrat de cinq ans.

M. Côté (Longueuil): Avec un courrier rural, oui.

M. Skoberg: Avec le droit de renouveler le contrat pour cinq ans si la prestation a été satisfaisante.

M. Côté (Longueuil): C'est cela.

M. Skoberg: Le ministère des Postes a-t-il entrepris des consultations avec les chemins de fer au sujet d'autres contrats que vous auriez pu avoir faits avec eux à ce moment là? Les contrats que vous avez conclus avec le service postal des chemins de fer dans le passé sont-ils toujours en vigueur? A une époque, monsieur le ministre, notre courrier était transporté par voie de chemins de fer.

M. Côté: Une grande partie des colis postaux qui nous sont destinés ainsi que le courrier de deuxième et de troisième classes continuent à être transportés par chemins de fer.

M. Skoberg: Je pense que j'ai déjà posé cette question, il y a quelques années probablement, et à cette époque on m'avait laissé entendre que le ministère des Postes, donc votre ministère, avait entrepris des consultations avec les personnes qui s'occupent de distribuer les courriers à partir des trains. Est-ce que cela s'applique encore?

M. Côté (Longueuil): Voulez-vous parler des commis qui travaillent sur les trains postaux, ceux qui s'occupent du tri à bord du train?

M. Skoberg: Non, je parle simplement du transport du courrier.

M. Côté (Longueuil): Vous voulez savoir si c'est nous qui sommes passés du transport par chemins de fer au transport par camions routiers, n'est-ce pas?

M. Skoberg: Oui.

M. Côté (Longueuil): Oui, nous avons procédé ainsi dans plusieurs régions car le service par camions est nettement meilleur.

M. Skoberg: Lorsque vous transportez par camions, est-ce que vous choisissez les itinéraires les plus directs ou est-ce que vous essayez de desservir un certain nombre de points sur le même trajet?

M. Côté (Longueuil): En général, nous essayons de suivre un trajet aussi direct que possible. Cela dépend de la localisation des bureaux de postes.

M. Skoberg: Je veux parler des centres principaux. Je ne parle pas des petits villages qui se trouvent le long de la route.

M. Côté (Longueuil): Nous continuons à dépenser me dit-on, environ 12 millions de dollars par an pour le transport par chemins de fer.

M. Skoberg: Je poserai à présent la question concernant les commis des services postaux. Il y a un an, cette question était une source de friction entre les deux organisations. J'aimerais savoir si elle a été résolue à la satisfaction de tous les partis concernés?

M. Côté (Longueuil): Non, elle n'a pas été réglée définitivement. Il y a toujours quelques commis des services postaux qui doivent être intégrés et il existe encore des problèmes qui n'ont pas été réglés entre les syndicats.

[Text]

Mr. Skoberg: On page 4 of your presentation, Mr. Minister, you suggested that the Prime Minister had announced on February 18, 1970 that there would be a postponement of any rate increase. Can you give any indication to the Committee what your intentions are at this time in regard to the rates that you are talking about?

Mr. Côté (Longueuil): When the Prime Minister asked the departments and the Crown corporations not to increase the services, for us the increases that were envisaged then were all the rates that did not have to go through Parliament and that the Postmaster General could do on his own. What we intend to do now are the increases in rates which will have to be approved by Parliament. Following these increases, if they are accepted by Parliament, we will look at the other classes of mail.

Mr. Skoberg: You cannot give an indication of when you expect to do something about that.

Mr. Côté (Longueuil): The date of the increase will be in the piece of legislation that will be presented and that being the case I cannot say it before the bill is presented to the House.

Mr. Skoberg: You could not suggest whether it was sooner or later?

Mr. Côté (Longueuil): It could be sooner than later.

Mr. Skoberg: Then on the last page of your speech, Mr. Minister, at the top of the page you say:

... by introducing mail into our processing systems earlier in the day and allowing better utilization of our labour force.

I understand that there is some type of a sorting arrangement now that is to go into effect in Winnipeg, or maybe it already has, to use this type of sorting. I am wondering how far along you have come with that program?

• 1635

Mr. Côté: What there is in Winnipeg now, the machine that is sorting?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Côté: The people who have that guarantee service or that next-day-delivery-day service, they would have to mail earlier in the day. People who are working now on night shift did so because most of the mail was being put in the boxes late at night. They will now be asked to work on day shift. This is what I meant by that guarantee service. The sorting machine is being used now in Winnipeg. We are going to have more of these machines, sorting machines, in the country pretty soon.

Mr. Skoberg: How many postal employees will be laid off on account of that type of operation?

Mr. Côté: None of them will be laid off.

Mr. Skoberg: Do you still have a freeze on hiring within your department?

Mr. Côté: No, there is no freeze.

Mr. Skoberg: About one year ago, I think, there was a freeze at that time if I remember correctly.

[Interpretation]

M. Skoberg: A la page 4 de votre exposé, monsieur le ministre, vous laissez entendre que le Premier ministre a annoncé le 18 février 1970 qu'il y aurait un rapport des hausses de tarifs. Pourriez-vous nous donner des renseignements concernant nos intentions au sujet des tarifs dont il est question?

M. Côté (Longueuil): Lorsque le Premier ministre a demandé au ministère et aux sociétés de la Couronne de ne pas augmenter les services, les augmentations que nous avions envisagées à ce moment-là concernaient les tarifs qui ne devraient pas être approuvés par le Parlement et dont le maître des postes pouvait traiter lui-même. À l'heure actuelle, nous entendons faire approuver les hausses de tarifs par le Parlement. Si ces augmentations sont acceptées par le Parlement, nous nous intéresserons à d'autres catégories de courrier.

M. Skoberg: Vous ne pouvez pas encore nous dire ce que vous comptez faire à ce sujet?

M. Côté (Longueuil): La date de la hausse des tarifs se trouvera indiquée dans la mesure législative qui devra être présentée et par conséquent je ne peux pas la divulguer avant que le bill ne soit présenté à la Chambre.

M. Skoberg: Vous ne pouvez même pas nous dire si cela sera plus tôt ou plus tard?

M. Côté (Longueuil): Peut-être plus tôt que plus tard.

M. Skoberg: A la dernière page de votre discours, monsieur le ministre, en haut de la page, vous dites:

... en introduisant le courrier dans nos systèmes de traitement plus tôt dans la journée et en permettant une meilleure utilisation de notre force de travail.

Je suppose qu'un accord va intervenir à Winnipeg concernant le triage; peut-être cet accord a-t-il déjà été conclu. J'aimerais savoir où vous en êtes de ce programme?

M. Côté: Vous voulez parler de ce qu'il y a en ce moment à Winnipeg, à savoir la machine qui opère le triage?

M. Skoberg: Oui.

M. Côté: Les personnes qui bénéficient de ce service garanti, ou livraison le lendemain, devront poster leur courrier plus tôt dans la journée. Les personnes qui travaillent à l'heure actuelle en équipe de nuit devaient le faire parce que la plus grosse partie du courrier était déposée dans les boîtes tard dans la nuit. À présent, on leur demandera de travailler en équipe de jour. Voilà ce que j'entendais par service garanti. La machine à trier est utilisée à l'heure actuelle à Winnipeg. Nous disposerons bientôt dans le pays davantage de machines de triage.

M. Skoberg: Combien d'employés des postes seront licenciés en raison de l'introduction de ce type de procédé?

M. Côté: Aucun.

M. Skoberg: Appliquez-vous toujours votre politique de restriction des emplois, dans votre ministère?

M. Côté: Il n'y a pas de restriction.

M. Skoberg: Voici un an environ, il y avait des restrictions si j'ai bonne mémoire.

[Texte]

Mr. Côté: No, I think the department was off the freeze. There has never been any freeze in the department I do not think.

Mr. Skoberg: What percent of your employees are being phased out through the normal attrition? Do you have an estimate now of six per cent?

Mr. Côté: About six to seven per cent.

Mr. Skoberg: Do you have any retraining program for those who are being displaced through other types of mechanization and automation and the likes of that?

Mr. Côté: We have not moved into that deeply enough to have to do that. Nobody has been changed positions yet. The main problem is when people want to, if he is a letter carrier and he wants to come in as a mail sorter, then we have little problems with the unions, but when we have an all out mechanization system, we will have to train some people to do different kinds of jobs.

Mr. Skoberg: In Winnipeg, I understood there was some training. I understood that you were trying to retrain those people who may be affected by the installation and new types of sorting and the likes of that.

Mr. Côté: No, we were just trying to train them to operate that machine. This is the training we were doing.

Mr. Skoberg: Yes. Do you have any particular regulations or guidelines in so far as the hiring of people, employees and employers, in executive positions within the department now on the bilingual program?

Mr. Côté: On the bilingual program especially, we are bound by the Official Languages Act.

Mr. Skoberg: I am wondering about the promotions within the civil service, within your Department particularly. Are any promotions being denied because of the problems of the Official Languages Act at this time?

Mr. Côté: Not that I know of and I do not think there are any.

Mr. Skoberg: Well, that is good.

Mr. Côté: No, we did not have that problem. We have not been faced with this.

Mr. Skoberg: How many of your executives, in the executive positions that you have here, are sent away for the extended course in a bilingual program?

Mr. Wilson: It depends on what you mean by the extended course.

Mr. Skoberg: I am thinking of the one previously in effect, about the one year deal to St. Jean, Quebec.

Mr. Wilson: We had two.

Mr. Skoberg: Is this a continuing program?

Mr. Wilson: We have not anybody I do not think for this year.

[Interprétation]

M. Côté: Non, je pense que cela ne concernait pas notre ministère. Il n'y a jamais eu de restriction dans notre ministère à mon avis.

M. Skoberg: Quel pourcentage de vos employés ont été éliminés par le processus de non renouvellement des emplois? L'a-t-on estimé à 6 p. 100?

M. Côté: Entre 6 et 7 p. 100.

M. Skoberg: Avez-vous des programmes de recyclage concernant ceux qui ont été déplacés en raison de l'instauration d'autre système de mécanisation et d'automatisation?

M. Côté: Nous ne nous sommes pas suffisamment engagés dans cette voie pour être contraints d'opérer de la sorte. A l'heure actuelle, personne n'a encore été déplacé. Le problème principal se pose lorsque des gens veulent changer de fonction, lorsque par exemple un facteur veut devenir trieur de courrier; dans ce cas, nous avons de petits problèmes avec les syndicats mais lorsque nous aurons mis en service l'ensemble de notre système mécanisé, nous devrons former un certain nombre de personnes à des travaux différents.

M. Skoberg: A Winnipeg, je crois que l'on opère ce genre de recyclage. Je croyais que vous opérez un recyclage pour les personnes qui étaient affectées par la mise en service de nouveaux systèmes de triage?

M. Côté: Non, nous étions simplement en train de les former au maniement de ces machines.

M. Skoberg: Bien. Y a-t-il des règlements particuliers ou une ligne directrice suivie au sujet de l'emploi des personnes, au niveau des employés et des directeurs, au sein de votre ministère, concernant le programme de bilinguisme?

M. Côté: En ce qui concerne le programme de bilinguisme en particulier, nous sommes liés par la Loi sur les langues officielles.

M. Skoberg: Je m'intéresse particulièrement aux promotions au sein de la Fonction publique et dans votre ministère en particulier. A l'heure actuelle, refuse-t-on des promotions à cause des exigences de la Loi sur les langues officielles?

M. Côté: Pas que je sache; je ne pense pas que ce soit le cas.

M. Skoberg: C'est très bien.

M. Côté: Non, nous n'avons jamais rencontré ce genre de problème.

M. Skoberg: Quelle proportion de vos cadres envoyez-vous suivre les cours dans le cadre du programme de bilinguisme?

M. Wilson: Cela dépend de ce que vous entendez par cours de perfectionnement.

M. Skoberg: Je veux parler de celui qui était donné à Saint-Jean, Québec.

M. Wilson: Nous en avons deux.

M. Skoberg: S'agit-il d'un programme permanent?

M. Wilson: Je crois que nous n'avons personne pour cette année.

[Text]

Mr. Mackay: There is nobody for this year. In addition, all the executives have, more or less, six hours of instruction a week, as we have a professor who will handle three or four students out of the executive group that you are talking about. He is doing about six hours a week.

Mr. Côté: I know that a lot of my officials speak about "M. Thibaut."

• 1640

Mr. Skoberg: I am just concerned that we do not end up—and this is what the concern is across the country now—having a French Canadian English Canadian situation. If we are going to have a bilingual situation, we can agree with that policy; but let us not, within the Post Office Department, end up with that type of hiring or whatever it may be, or promotion.

Mr. Côté: I think that you will agree with me that at some wickets, where people have to render service to the public in areas where there are enough persons to warrant both official languages, we should try to have some people who are bilingual. I think you would agree with that.

Mr. Skoberg: I will use an example. In the Province of Saskatchewan, I think the Gravelbourg area is the only one that falls within the provisions of a bilingual district. If you were to hire a postal clerk there or go out on tender for that position, would there be any requirement that that person would have to be bilingual?

Mr. Côté: The clerk? I was referring mostly to the wicket.

Mr. Skoberg: This would be the wicket. In a place like Gravelbourg, would that condition apply there?

Mr. Côté: Yes. If it is a bilingual place, there should be a bilingual clerk there.

Mr. Skoberg: My time is up. I will go to the bottom of the list.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I did not intend to approach this subject but Mr. Skoberg opened the door, and the answer to one of his questions was very interesting to me. He asked, if I recall correctly, if there were any cases of an employee of the Post Office being prevented from promotion because of language qualifications.

I would like to ask the Minister and actually ask the officials, because there is a file in the Deputy Postmaster-General's office on the Moncton situation—I have had considerable correspondence with a Mr. Faguy—...

Mr. Côté: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): ... about the case of the one and possibly two assistant postmasters who had all the qualifications, as far as I know, to move into the postmaster's job.

These people were not given the opportunity to even apply for the job. The position was advertised as bilingual. I am talking about a postmaster: he is not a man down at the wicket, he is not dealing with the public. This position was advertised as bilingual and yet to my knowledge, those people who were unilingual were not even given the approbation to apply.

I would like to have some comments on this. Why was this decision taken?

[Interpretation]

M. Mackay: Il n'y a personne pour cette année. De plus, tous les cadres ont plus ou moins six heures d'enseignement par semaine et nous avons un professeur qui s'occupe de trois ou quatre étudiants, qui font partie du groupe des cadres, dont vous parlez. Il leur donne un cours d'environ six heures par semaine.

M. Côté: Je sais que bon nombre de mes collaborateurs parlent de M. Thibaut.

M. Skoberg: Il ne faut pas aboutir à une querelle de francophones contre anglophones—et c'est ce qui préoccupe également le pays tout entier. S'il nous faut être bilingues, alors il faut s'entendre sur une politique; mais il ne faut pas qu'au sein du ministère des Postes, on en arrive à cette situation déplorable sur le plan de l'emploi ou de la promotion.

M. Côté: Vous admettez tout de même qu'à certains guichets dont les employés doivent rendre un service public et notamment dans les régions où il y a suffisamment de personnes pour justifier l'usage des deux langues officielles, nous devons nous efforcer de mettre en place des gens bilingues.

M. Skoberg: Voici un exemple. En Saskatchewan, je crois que la région de Gravelbourg est la seule qui réponde à la définition d'une région bilingue. Si vous deviez y embaucher un agent des Postes, faudrait-il que vous exigiez de cette personne qu'elle soit bilingue?

M. Côté: L'agent? Je parlais surtout des guichets.

M. Skoberg: Il s'agirait d'un employé aux guichets. Est-ce que cette condition s'appliquerait à Gravelbourg?

M. Côté: Oui, s'il s'agit d'une localité bilingue, il faut que l'employé qu'on embauchera soit bilingue.

M. Skoberg: Le temps qui m'était imparti est écoulé.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, voici une question que je n'avais pas l'intention d'aborder mais M. Skoberg a fait les premiers pas et l'une des réponses qu'on lui a faites m'intéresse tout particulièrement. Il a demandé s'il arrive parfois qu'un employé voit sa promotion refusée pour des raisons linguistiques.

Je voudrais demander au ministre et à ses adjoints—le maître des Postes de Moncton possède un dossier volumineux sur la situation et, pour ma part, j'ai échangé une correspondance assez importante avec un certain M. Faguy...

M. Côté: Oui.

M. Thomas (Moncton): ... concernant le cas d'un ou même de deux maîtres de Postes adjoints qui possédaient toutes les qualifications nécessaires pour être promus maîtres des Postes.

Or, ces gens n'ont même pas eu la possibilité de présenter leur candidature. D'après l'annonce, il fallait être bilingue. Il me semble qu'un maître des Postes qui n'est pas au guichet; il n'a pas affaire au public. Il s'agissait d'un poste pour lequel il fallait être bilingue et pourtant on a refusé à ces personnes qui ne parlaient qu'une langue de se présenter.

Qu'en pensez-vous. Quel est le motif de cette décision?

[Texte]

Mr. Côté: Do not forget that the postmaster has to deal a lot with his employees and a lot with the public, also. The men at the wicket certainly serve the customers; but people who have complaints will not call on the wicket-man usually, they will call the postmaster. Certainly, in a place like Moncton which is quite a bilingual area, the man there should be able to speak in both languages.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Minister, knowing the postmaster before it was bilingual—and he is one that had told me this—in his time as postmaster in Moncton, he personally had had not more than two requests in French. He was bilingual. The majority of people there . . .

Mr. Côté: That may mean that the French-speaking people do not complain as much.

Mr. Thomas (Moncton): It means that the government should be consistent with what they promised us when the Official Languages Act was introduced; in other words, that they were not trying to create a bilingual service but were trying to provide service in both languages to all people. It is not necessary for the postmaster of the Moncton office to deal with people in both languages. He should certainly have a clerk-assistant where, if somebody comes up and cannot speak either English or French, he can deal with him. I question the statement that these men in this Moncton office were discriminated against, were not allowed to apply for the job because they were not bilingual. That is why when Mr. Skoberg asked the question I was surprised to hear your reply.

• 1645

Mr. Côté: But I would not dare, in Montreal to put a bilingual man there. Surely if we think that it restricts the job opportunities for people who are unilingual because you cannot put a unilingual man in Moncton, we could say the same thing for Montreal but in the Language Act in the Official Languages Act if I remember well, there are some places where we are forced, and the law does that, the law forces us to have some bilingual people in certain areas.

Mr. Thomas (Moncton): But only a certain percentage according to the percentage of the other language in the area. This is how the Act reads. In other words if there are 30 per cent French in an area, they are entitled to 30 per cent of the employees, this is the way the Act reads, according to the percentage of either language in the area. What happens to that unilingual employee who is 55 years of age? I do not think you expect him to learn another language. What happens to him? Is he just frozen in that slot?

Mr. Côté: I am sure that he will have other opportunities in the Department but I think it is important for the people who live in that area where you have a certain percentage of French- and English-speaking Canadians that we have some people who can answer them in both languages. Especially in Moncton, I think we had to go outside of the area completely.

Mr. Thomas (Moncton): This is the problem. You went outside the Maritime area even.

Mr. Côté: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Which is, in my opinion is entirely unnecessary. I think you interviewed five people finally, before you finally got one, but the whole file is in Mr. Faguy's office so you can read it. I am in sort of an awkward position today. Here we have estimates of a

[Interprétation]

M. Côté: N'oubliez pas que le maître des Postes a souvent affaire à ses employés et même avec le public. L'employé du guichet sert les clients—c'est juste, mais les gens qui ont des plaintes à formuler ne s'adressent généralement à l'employé du guichet mais au maître des Postes. Certes, dans une localité comme Moncton dont on peut dire qu'elle est bilingue, il faut que le maître des Postes maîtrise les deux langues officielles.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le ministre, je connais personnellement l'ancien maître des Postes de cette localité et il m'a dit que, de son temps, il n'avait reçu que deux requêtes en français. Il était bilingue. La majorité de la population . . .

M. Côté: Est-ce que cela voudrait dire que les francophones se plaignent beaucoup moins?

M. Thomas (Moncton): Cela signifie que le gouvernement devrait être logique avec lui mais tenir les promesses qu'il a faites lorsque la Loi sur les langues officielles a été promulguée. Autrement dit, ne pas chercher à créer un service bilingue mais s'efforcer d'assurer un service dans les deux langues de manière à satisfaire tout le monde. Ce n'est pas nécessaire que le maître des Postes de Moncton s'exprime dans les deux langues. Certes, il doit avoir un adjoint auquel une personne exclusivement francophone ou exclusivement anglophone pourrait s'adresser. Je m'interroge sur les raisons pour lesquelles ces personnes de Moncton ont été victimes d'une discrimination et n'ont pas pu présenter leur candidature sous prétexte qu'elles n'étaient pas bilingues. C'est pourquoi j'ai été surpris d'entendre la réponse que vous avez faite à M. Skoberg.

M. Côté: Mais, à Montréal, je n'oserais pas mettre en place une personne bilingue. Si nous jugeons que cela restreint les débouchés pour les personnes qui ne parlent qu'une des deux langues officielles je dirais en effet, qu'on ne peut pas mettre à Moncton une personne unilingue—on pourrait en dire autant de Montréal mais si je n'abuse, la Loi sur les langues officielles nous oblige de mettre en place des gens bilingues dans certaines régions.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais seulement un certain pourcentage proportionnel au pourcentage de la population parlant l'autre langue dans cette région. Autrement dit, si dans une région il existe 30 p. 100 de francophones, ceux-ci ont droit à 30 p. 100 d'employés parlant leur langue; tel est bien ce que dit la loi. Qu'advient-il d'un employé unilingue âgé de 55 ans? Vous ne voulez tout de même pas que cet employé se mette à apprendre une autre langue? Qu'advient-il de lui? Est-il bloqué à tout jamais?

M. Côté: Je suis certain qu'il aurait d'autres débouchés au sein du ministère. Cependant, dans une région où il y a un certain pourcentage de francophones et d'anglophones il importe de mettre en place des employés capables de leur répondre dans les deux langues. A Moncton, particulièrement, il fallait sortir complètement du cadre de la région.

M. Thomas (Moncton): Voilà le problème. Vous êtes même sorti des Maritimes.

M. Côté: Oui.

M. Thomas (Moncton): Ce qui, à mon avis, est parfaitement inutile. Vous avez convoqué cinq personnes avant d'en choisir une mais le dossier se trouve dans le bureau de M. Faguy et vous pourrez le consulter. Je me trouve aujourd'hui dans une situation assez embarrassante. Nous

[Text]

horrible mess. It is through no fault of the present Minister, so I cannot be critical of you, sir, because here is a situation created by your predecessor. He was warned hundreds of times about this. No business can operate on the philosophy of raising prices and decreasing services because you run into the law of diminishing returns. I suggest this is exactly what happened here. Your revenues dropped off by millions of dollars because of the policies of your predecessor which led to lock-outs and rotating strikes and to a great loss of postal order, second class business—postal post business—to private carriers. I am happy to see that there has been a change in the philosophy. If you talk about increasing rates, are you planning to give better service for the increased rates?

Mr. Côté: I have started to talk about the new services that we are going to give, like wickets opening on Saturday in certain post offices. We are giving letter carrier service in areas where they have reached the two thousand point where we had stopped before to give the letter carrier service. The insured mail delivery service is certainly an improvement. My philosophy is that before we ask for more money for the service that we are giving, we have to improve our service. I must say that within the last month, since the beginning of February especially, we have felt and I am sure you have felt, that the service is much better. It has improved a lot and it will continue to improve throughout the country. I am sure that we are going to gain back a lot of business that we have lost and we have lost some business last year. The volume has decreased but it is not really the increase in the rates that has done that. It could have done that from certain second class, in certain areas in the second class mail, but certainly not in the first or third class. A lot of time, people were not working. We had that rotating strike. We also had to put an embargo on the parcels in Montreal and this is why we lost a lot of volume. When the service cools down and the people cannot rely on the service, they try to look for another service and many have found new ways of delivering their mail. They do not use the Post Office and are not back yet but we are trying to get that business and we will by giving a better service.

• 1650

Mr. Thomas (Moncton): Are mail order parcels second class or third class?

Mr. Mackay: Fourth class.

Mr. Thomas (Moncton): That is fourth class. I do not know how profitable this is to the Department but some of these mail order people are faced with a serious problem. I have had many complaints from them over the past year. I think those people are now actively looking for other carriers. Is this business interesting to you? If so, what steps are you taking to recover or retain this mail order business?

Mr. Côté: We are starting a new service really to take care of that fourth class mail. Is it public now? Has it been announced?

[Interpretation]

avons ici les prévisions budgétaires qui correspondent à un fouillis épouvantable. Ce n'est pas la faute du ministre actuel et je ne le critiquerai pas car cette situation lui a été léguée par son prédécesseur. On l'avait prévenu des centaines de fois. Ce n'est pas en augmentant les prix et en diminuant la qualité des services qu'on peut faire des affaires, bien au contraire. Hors, c'est exactement ce qui s'est produit. Vos revenus ont dégringolé et cela s'est chiffré à des millions de dollars tout simplement parce que la politique de votre prédécesseur s'est solvée par des licenciements et des grèves tournantes et par une perte importante de mandats postaux; par ailleurs, une bonne partie du courrier est passé aux mains des entreprises privées. Je suis heureux de constater qu'on a changé de politique. Si vous augmentez les tarifs, avez-vous l'intention d'améliorer le service en conséquence?

M. Côté: J'ai déjà parlé des nouveaux services que nous allons assurer, notamment l'ouverture des guichets le samedi dans certains bureaux de postes. Nous assurerons également l'acheminement du courrier dans certaines régions où il avait été interrompu auparavant. Le service de distribution garantie du courrier est une nette amélioration. La politique est la suivante: Avant d'augmenter le prix du service que nous allons assurer, il faut l'améliorer. Au cours du mois dernier, surtout depuis le début du mois de février, vous avez dû constater que le service s'est amélioré. Il va continuer à s'améliorer dans l'ensemble du pays. Je suis certain que nous allons récupérer les clients que nous avions perdus l'année dernière. Le volume des affaires a diminué mais je ne crois pas que l'augmentation des tarifs en soit responsable. C'est peut-être vrai pour une certaine catégorie du courrier de deuxième classe mais certainement pas pour le courrier de première ou de troisième classe. Il y a eu des temps morts. Il y a eu des grèves tournantes. Nous avons également dû mettre un embargo sur les colis à Montréal et c'est pourquoi nous avons perdu de nombreux clients. Si la qualité du service diminue et que les gens ne peuvent compter sur ce service, ils s'adressent à un autre secteur et beaucoup d'entre eux ont trouvé de nouveaux canaux pour l'acheminement de leur courrier. Nous n'avons pas encore récupéré ces clients qui se passent du service des Postes. Mais nous faisons tout notre possible pour remédier à cette situation et nous y parviendrons en assurant un meilleur service.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que les colis de vente par correspondance sont acheminés en deuxième classe ou en troisième classe?

M. Mackay: En quatrième classe.

M. Thomas (Moncton): En quatrième classe. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est rentable pour le ministère mais certaines maisons de vente par correspondance se trouvent devant un problème grave. J'ai reçu l'année dernière un certain nombre de plaintes à cet égard. Je crois que bon nombre de ces maisons cherchent d'autres transporteurs. Est-ce que ce commerce vous intéresse? Et dans l'affirmative, quelle mesure prenez-vous pour récupérer ou du moins retenir ce secteur d'activité?

M. Côté: En fait, nous allons mettre en place un nouveau service particulier à ce courrier de quatrième classe. Est-ce que cela a été rendu public?

[Texte]

Mr. MacKay: No.

Mr. Côté: There has been no official announcement. It is not quite ready for announcement but we are coming up with a new idea where we will provide fourth class mail, parcel post and all that, a new way for these people to use the Post Office to help them to distribute.

Mr. Thomas (Moncton): I am glad to hear this, sir.

Mr. Côté: It is very important for areas.

Mr. Thomas (Moncton): The impression we got last year was that the Post Office Department did not want it. But what about mail order catalogues? Is that second class?

Mr. Côté: This is third class.

Mr. Thomas (Moncton): I know these mail order firms are seriously considering other sources of delivery for those catalogues. Is this something that you are on top of now? Are you making efforts to retain or recover this business?

Mr. Côté: Would Mr. Sinclair answer that question.

Mr. Sinclair: We have under active development now a method by which—and working in conjunction with these mail order firms—we would come up with a proposal to transport their catalogues and deliver their catalogues for them. We are actively working on this right now with the mail order firms.

Mr. Thomas (Moncton): I am glad to hear this because I have had representations. Just one other short question.

I have had complaints over the last few months. In some cases, contractors bidding on a contract where there was a closing date had to get papers and specifications in and so on. These are usually mailed in a brown envelope, first class postage put on them, but invariably were delayed to the point where in one case the bid was lost. I checked this out personally. On three occasions, I had my secretary send an ordinary white envelope, first class, not even marked, and on the same day, just two or three papers stuck in a brown Hansard envelope stamped several places "First Class". Your first class mail delivery is excellent now. It would arrive the next day. The brown envelope might come anywhere from three to four days later. Does the mail carrier, when he sees a brown envelope, automatically toss it to one side and say that is third or fourth class. Why should this be?

Mr. Côté: This is a bad habit that maybe some mail clerks have taken that every brown envelope is third class and we are really trying to correct that. We have changed the labels for first class to try to make them more visible to the sorter but we have not succeeded completely. You know the trouble with the customers is that they do not complain enough. They do not call us. If we were being told, every time we make a mistake, we would look more closely.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Minister, I think any member in this room will agree that we all had stacks of mail, complaints that high, but your predecessor just ignored them all, so people gave up complaining. What could you do?

Is the Post Office Department interested in postal money orders?

[Interprétation]

M. Mackay: Non.

M. Côté: Il n'y a pas eu encore d'annonce officielle. Il y aura un nouveau service concernant le courrier de quatrième classe qui permettra aux Postes d'aider ces clients.

M. Thomas (Moncton): je suis heureux de l'entendre.

M. Côté: C'est très important.

M. Thomas (Moncton): L'année dernière, nous avions l'impression que les Postes n'en voulaient pas. Est-ce que les catalogues de vente par correspondance font partie du courrier de deuxième classe?

M. Côté: De troisième classe.

M. Thomas (Moncton): Je sais que ces maisons de vente par correspondance envisagent sérieusement d'acheminer leurs catalogues via de nouveaux canaux. Est-ce que vous étudiez cette question? Est-ce que vous faites des efforts pour retenir ou récupérer ce secteur d'activité?

M. Côté: M. Sinclair voudrait-il répondre à cette question?

M. Sinclair: Nous sommes en train de mettre au point une nouvelle formule en collaboration avec ces maisons de vente par correspondance; cette nouvelle formule permettrait de transporter et de distribuer ces catalogues. Nous y travaillons activement en collaboration avec les maisons de vente par correspondance.

M. Thomas (Moncton): Je suis heureux de l'entendre car j'ai reçu plusieurs plaintes. Encore une question très brève.

J'ai reçu au cours des derniers mois un certain nombre de plaintes. Il s'agit d'entrepreneurs qui devaient faire parvenir leurs devis avant une date donnée. Ces papiers étaient ordinairement acheminés dans une enveloppe brune et affranchie en première classe; or, invariablement, elles étaient retardées à un point tel que l'un des entrepreneurs a perdu l'adjudication. J'ai mené une enquête personnelle. A trois reprises, j'ai fait envoyer par ma secrétaire une enveloppe blanche ordinaire ne portant même pas l'étiquette correspondant au courrier de première classe, et, le même jour, j'ai fait expédier deux ou trois documents dans une enveloppe brune portant plusieurs étiquettes «première classe». L'acheminement du courrier de première classe est maintenant excellent puisqu'il arrive le lendemain. Il se pourrait que l'enveloppe brune n'arrive que trois ou quatre jours plus tard. Est-ce que, automatiquement, les employés des Postes mettent de côté les enveloppes brunes en pensant qu'il s'agit de courrier de troisième ou de quatrième classe? Et pourquoi?

M. Côté: C'est une mauvaise habitude que certains employés ont prise et nous essayons de rectifier la situation. Nous avons modifié les étiquettes correspondant au courrier de première classe afin qu'elles soient plus visibles pour l'agent de tri mais le succès n'est pas total. L'ennui avec les clients, c'est qu'ils ne se plaignent pas suffisamment. Si chaque fois que nous commettons une erreur, on nous le signalait, nous ferions davantage attention.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le Ministre, je crois que tous les députés ici présents seront d'accord avec moi lorsque j'ai dit que nous avons reçu des piles de réclamations; mais comme votre prédécesseur les ignorait, les gens ont renoncé à se plaindre. Que faire?

Est-ce que le ministère des Postes s'intéresse aux mandats?

[Text]

Mr. Côté: We make a lot of money on that.

Mr. Thomas (Moncton): I am glad to hear that because I made a representation last year and I was told then by someone in the Deputy's office "well, we are not interested in postal notes, we lose money on every one we write".

Mr. Côté: On money orders?

Mr. Thomas (Moncton): Postal money notes. The Post Office lost money on every order they wrote, so I said to myself "the man who gives you that answer, he does not know anything about business". I will tell you where it came up. It was in the matter of closing small offices. I brought up the fact that a certain office had \$10,000 revenue in postal notes or whatever. Let us say \$5,000. The reply I got, again from the Post Office Department, was that "well, we lose money on every postal note we write, so the more we write, the more money we lose." Surely that cannot be the philosophy of the Post Office.

• 1655

Mr. Côté: It is quite possible that the revenue is if that if what you mean is a small post office.

Mr. Thomas (Moncton): Surely the Post Office must make money. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Côté: We make money on that, yes. We have come out with a very new system of money orders. This is to make more money.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I would like to continue the line of questioning that was started by the member from Marquette, Mr. Stewart. It pertains to the special problems of rural post offices. I happened to hear a news release when the Minister was in the West on that safari a few weeks ago where a cabinet meeting was held in the Province of Saskatchewan. In the course of an interview he made the very wise observation that rural post offices are an integral and vital part of every local community and the Minister now appreciates the fact that the survival of these communities are to a large extent dependent upon the continuation of rural post office service in the small towns. The Minister has carried out that observation by discontinuing the closures of some of these offices. Just at the time the policy was reversed, the decisions were on the razor's edge. In the review that he talks about—as to whether restoration of rural post offices might be made—would these razor-edged decisions be taken into consideration? They would have been saved if the policy had been reversed a month or two earlier. They were on the way out when the policy was changed.

Mr. Côté: Had they already been closed? Had the people been told they were going to be closed?

Mr. Dinsdale: They were in process.

Mr. Côté: There are some cases where it was impossible to come back on our decisions because we could not find any other postmasters. The postmaster who was there was going to retire. We could not find anybody else who would take the job. I do not know of any that were right on the verge. Most of them must have been processed before.

Mr. Dinsdale: In the light of the reversed policy, is it possible to have any figures which indicate that the rural delivery service that were substituted for the former rural post offices has been more expensive and less efficient? This is the conclusion I am getting from the people who now are served by rural delivery. Is it costing more to provide the rural service? The service is less satisfactory

[Interpretation]

M. Côté: Nous faisons énormément de bénéfices là-dessus.

M. Thomas (Moncton): Je suis heureux de l'entendre, car, l'an dernier, j'avais présenté une instance et l'on m'avait répondu: «les mandats ne nous intéressent pas car ils nous font perdre de l'argent.»

M. Côté: Sur les mandats?

M. Thomas (Moncton): Sur les mandats. Si les postes perdaient de l'argent sur chaque mandat, c'est que celui qui m'avait fait cette réponse ne connaissait rien aux affaires. Je voudrais vous dire d'où cela provient. Il s'agissait de la fermeture de certains bureaux de poste. J'avais avancé que certains bureaux de poste tiraient \$10,000 de revenus des mandats. Disons, \$5,000. Or, le ministère des Postes, encore une fois, m'a répondu: «nous perdons de l'argent sur chaque mandat et plus nous en émettons, plus nous perdons de l'argent.» Cela est difficile à croire.

M. Côté: C'est possible, s'il s'agit d'un petit bureau de poste.

M. Thomas (Moncton): Le bureau de poste doit certainement faire du bénéfice. Je vous remercie, monsieur le président.

M. Côté: Nous faisons du bénéfice là-dessus, oui. Nous avons mis au point un nouveau système de mandats. C'est précisément pour faire davantage de bénéfices.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre le même ordre d'idées que M. Stewart, député de Marquette. Je voudrais évoquer les problèmes particuliers aux bureaux de poste ruraux. J'ai pris connaissance d'un communiqué de presse publié au moment où le ministre est venu faire son safari dans l'Ouest, il y a quelques semaines. A la même époque, une réunion de Cabinet avait lieu en Saskatchewan. Au cours d'une interview, il a fait remarquer, à juste titre, que les bureaux de poste ruraux étaient un élément vital dans chaque localité. Le ministre comprendra que la survie de ces localités dépend largement du maintien de ces bureaux de poste ruraux. Le ministre a mis cette idée en pratique puisqu'il a interrompu la fermeture de certains de ces bureaux de poste. A la même époque, la politique s'est renversée et les décisions ne tenaient qu'à un fil. Est-ce que dans le cadre des études qu'il a mentionnées, on tiendra compte de ces décisions, à savoir s'il faut rouvrir certains bureaux de poste ruraux? On aurait pu les sauver si la politique avait basculé un mois ou deux auparavant.

M. Côté: Est-ce qu'on avait déjà fermé ces bureaux? Est-ce qu'on en avait averti la population?

M. Dinsdale: Cela était en train de se faire.

M. Côté: Dans certains cas, il était impossible de revenir sur notre décision parce qu'on ne pouvait trouver un autre receveur général. La personne qui occupait ce poste avait pris sa retraite.

M. Dinsdale: Dans le cadre de cette nouvelle politique, serait-il possible de savoir si l'acheminement du courrier dans les zones rurales tel qu'il se pratique maintenant est plus cher et moins efficace que le service autrefois assuré par les bureaux de poste? En tout cas, c'est ce qu'affirment les gens de ces régions rurales.

[Texte]

than was the service provided in the discontinued rural post offices.

Mr. Côté: I just said that we were saving over \$2 million per year.

Mr. Dinsdale: You actually save?

Mr. Côté: Yes, save. When we closed the post offices and replaced them by a rural route, that means that we saved \$2 million on that operation, by replacing one with the other.

• 1700

Mr. Dinsdale: There is another protest we hear from the poor beleaguered folk in the rural communities who find that their situation becomes increasingly difficult. There has been the doubling of the cost of post boxes in rural post offices. Here is a strange anomaly. In the city, the people get mail delivered to their door and in the rural areas, deliveries are reasonably close. Those who go to the rural post offices to pick up their mail, where no additional cost of transportation is involved to the Post Office Department, their rental rates for the post boxes have been doubled within the last year. What is the reasoning behind this increase?

Mr. Côté: They have been doubled. I do not know what they were before. They were very low. I think they were \$2 and have gone up to \$4. The last increase was in 1968, but the increase before was in 1952.

Mr. Dinsdale: Yes, but the point I am trying to make is the rationale behind it. Here is a service provided where the customers themselves pick up the mail and yet it is costing this customer who picks up his own mail more than the urban dweller who has the mail delivered to his door for the same stamp. What is the reasoning behind it?

Mr. Côté: You can have a box also in urban areas.

Mr. Dinsdale: I can understand the urban areas. I am talking about the rural areas.

Mr. Côté: It must be for the same reason.

Mr. Wilson: I do not know except in many, many cases of course the cost of service to that particular rural area is far higher per person than it is to an urban centre. In other words, to bring the mail into the small office is usually far more expensive per capita than it is to bring mail into a large city. This is a part of the service the Post Office has always felt we must provide but all our small offices, of course, are operated far more expensively per capita than the large offices. We do not make a nickel on any small post office. The revenue we receive from there does not cover the cost of mail service, the cost of the Postmaster's salary, the assistant's salary and so forth.

Mr. Dinsdale: You are saying then, Mr. Chairman, that the Post Office rate is identical for urbanites and ruralites. In the urban centres where they have the choice of service and if they choose they can get a box at extra cost and that cost is precisely the same to the rural dwellers, where they do not have the alternative choice?

Mr. Wilson: Yes. Of course, there is one other factor with the box at all our small rural offices, and that is the boxes are available for longer periods of time and they can pick their mail up at their own convenience. The rural service, depending on the area that it served, would not be more than once a day and in many cases it is only two or three times a week in some of the rural areas. However, the

[Interprétation]

M. Côté: Je viens précisément de dire que nous économisons plus de 2 millions de dollars par an.

M. Dinsdale: Vous faites vraiment des économies?

M. Côté: Oui, des économies. En fermant les bureaux de poste et en les remplaçant par des itinéraires postaux, nous économisons 2 millions de dollars.

M. Dinsdale: Voici une autre protestation qui nous vient de ces parents pauvres des localités rurales dont la situation se fait, à leur avis, de plus en plus difficile. Le prix des cases postales a doublé dans les bureaux de poste ruraux. C'est étrange. En ville, les gens reçoivent le courrier à domicile et dans les régions rurales, la distribution du courrier est relativement proche. Pour ceux qui vont chercher leur courrier à la poste la location d'une case postale a doublé l'an dernier alors que cela n'implique aucun frais supplémentaire de transport pour le ministère des Postes. Quelle en est la raison?

M. Côté: Le prix a doublé. J'ignore ce qu'il était auparavant. Il était très bas. Je crois qu'il est passé de \$2 à \$4. La dernière augmentation a eu lieu en 1968, et la précédente a eu lieu en 1952.

M. Dinsdale: Certes, mais pourquoi. Voilà un service où le client doit se déplacer lui-même pour aller chercher son courrier et cela lui coûte plus cher qu'au citadin qui reçoit son courrier à domicile. Quelle en est la raison?

M. Côté: En ville, vous pouvez également avoir une case postale.

M. Dinsdale: Je comprends bien la situation des villes. Je ne parle que des campagnes.

M. Côté: La raison doit en être la même.

M. Wilson: Je sais que dans les zones rurales, le prix de revient par personne est beaucoup plus élevé que dans les centres urbains. Autrement dit, il leur revient beaucoup plus cher d'acheminer le courrier jusqu'aux petits bureaux de poste que de l'acheminer vers les grandes villes. C'est un service qu'il faut tout de même assurer mais le prix de revient par personne des petits bureaux de poste est beaucoup plus élevé que pour les grands. Nous ne faisons aucun bénéfice sur les petits bureaux de poste. Le revenu que nous en tirons ne couvre même pas les frais d'acheminement du courrier, ni le traitement du receveur général, ni le traitement de son adjoint, etc.

M. Dinsdale: Par conséquent, le tarif postal est identique pour les citadins et les ruraux. Dans les villes où ils peuvent choisir entre deux services et s'ils préfèrent avoir une case postale qui leur coûte un peu plus cher, le prix de cette case postale est précisément la même que pour le rural qui n'a pas ce même choix?

M. Wilson: C'est cela. Bien entendu, il faut tenir compte d'un autre facteur, c'est que dans les localités rurales, les cases postales sont accessibles pour des laps de temps beaucoup plus importants et l'on peut venir chercher le courrier à n'importe quel moment. Dans les régions rurales, il ne pourrait pas y avoir plus d'une distribution par jour et même, dans certaines régions, on ne pourrait pas

[Text]

boxes are available in most cases now on a 24-hour basis so that they are a convenience to them as well.

Mr. Duquet: The number of rural customers is much smaller too.

The Chairman: Does the Minister have a comment?

Mr. Côté: Yes, I think that by the answers that we are giving now it looks like we do not have a real objective policy there and that it is something that we should look at again to see if it is really worth charging anything or why should they pay anything. It might cost us something but let us see if by paying for something, they are really getting something out of it.

• 1705

Mr. Dinsdale: The reason I raised the issue was because of the statement the Minister made when he was in the West, as regards the Post Office service as fundamental and vital to the well being of the rural community. Our rural communities have been declining disastrously, and I would think that anything that could be done to encourage and to improve the quality of life should be done. Certainly the Post Office service since the beginning of the country has been fundamental in maintaining communications.

Mr. Chairman: I would like to get into this business of proposed increases in revenue. Is this going to be an increase across the board in all classes?

Mr. Côté: This is one thing I cannot say, Mr. Dinsdale. You have experience in the House. It is impossible to tell you right now where the increases will be, because that will be part of legislation.

Mr. Dinsdale: No doubt the Minister is aware that the increases of two years ago had a disastrous impact on certain publications, and again they were rural publications. Several publications went out of existence, some of the farm journals. It played havoc with the ethnic press, which had to cease publication in many respects.

It is fairly costly for the relatively small constituency served by the various language papers in the West to carry the costs, and this had been somewhat subsidized to a certain extent by the Post Office service over the years because it was regarded as an essential service.

I would hope that the Post Office Department is not going to deliver a further blow to the continuing survival of the papers that remain.

Mr. Côté: I think that it is very important not to lead the people into a kind of apprehension of where the increases will be, and how it will affect them. This is why we are going to try to rush this bill in the House as soon as possible, so that people will know exactly who will be hit and how hard they are hit.

Mr. Dinsdale: I am disconcerted. The Minister says "rush".

Mr. Côté: People should know as soon as possible where the increases will be.

Mr. Dinsdale: Revenues are down in the Post Office Department because of the decline in utilization of the Post Office services, due to the disastrous re-organization of two years ago. As the Minister himself has said, he is trying to improve the image of the Post Office in order to recover some of the lost customers.

[Interpretation]

assurer de distribution plus de deux ou trois fois par semaine. Toutefois, les cases postales sont généralement accessibles 24 heures sur 24, ce qui est très pratique pour tout le monde.

M. Duquet: Oui, mais le nombre des clients ruraux est beaucoup moins important.

Le président: Qu'en pense le ministre?

M. Côté: D'après les réponses que nous vous faisons maintenant, il semble que nous n'ayons aucune politique précise et il faudra examiner ça de plus près de manière à se rendre compte s'il vaut vraiment la peine de les faire payer ce service. Cela peut revenir un peu plus cher mais il faut tout de même être juste.

M. Dinsdale: Si j'ai soulevé cette question, c'est à cause de la déclaration que le ministre a faite lorsqu'il était dans l'Ouest, déclaration selon laquelle les services postaux étaient un élément fondamental dans chaque localité rurale. Nos localités rurales ont connu un déclin désastreux et il faut faire tout ce qui est matériellement possible pour en améliorer le mode de vie. Depuis l'origine de l'histoire de notre pays, les postes ont été le lien essentiel.

Monsieur le président, je voudrais aborder la question de l'augmentation des revenus. Est-ce que cela va se solder par une hausse générale des coûts de tarif?

M. Côté: Il m'est impossible de le dire. Il est impossible de vous dire dans quels domaines se placeront ces augmentations car c'est la loi qui en décidera.

M. Dinsdale: Le ministre sait fort bien que les augmentations qui ont eu lieu il y a deux ans ont eu des conséquences désastreuses sur certaines publications et, là encore, il s'agissait de publication rurale. Plusieurs de ces publications ont disparu et notamment certains journaux destinés aux exploitants agricoles. Par ailleurs, cette hausse s'est avérée catastrophique sur le plan de la presse ethnique qui, très souvent, a dû cesser toute publication.

Pour une circonscription relative de l'Ouest, relativement petite, il en coûte assez cher de publier des journaux en diverses langues, mais, dans une certaine mesure, cela a été subventionné par les postes qui considéraient ces services comme essentiels.

Il faut espérer que le ministère des Postes ne portera pas un nouveau coup fatal à la survie des journaux qui subsistent.

M. Côté: Il est très important de ne pas entretenir chez les gens, une sorte d'appréhension quant à la hausse qui pourra intervenir et les conséquences qu'elle pourra avoir. C'est pourquoi nous allons nous efforcer de faire passer ce projet de loi à la Chambre aussitôt que possible de manière à ce que les gens sachent exactement à qui ces hausses s'appliqueront et quelle en sera l'ampleur.

M. Dinsdale: Je suis extrêmement surpris d'entendre le ministre parler de hâter l'adoption du projet de loi.

M. Côté: Il faut que les gens sachent si rapidement que possible où se placeront les hausses.

M. Dinsdale: Les revenus du ministère des Postes ont baissé en raison de la diversification du public pour les services postaux à la suite de la réorganisation désastreuse qui a eu lieu il y a deux ans. Comme le ministre vient de le dire, il essaie d'améliorer l'image des Postes afin de récupérer certains de ses clients.

[Texte]

Do you not feel that some of the revenue lost was due to the work stoppage last year? Do you not think that now, under the new spirit that is operating in the Post Office Department, you are going to see an improvement in the revenue situation, and therefore you should not rush into any rash increase in the cost of services that would increase your difficulties?

Mr. Côté: I can forecast an increase in volume, and a smaller deficit than we had last year. But it still will be about \$130 million that we forecast for next year.

One thing we cannot forget is that now about 80 per cent of the mail is being used by the business area, and it is businesses that use the mail most.

We say it is 80 per cent of it. It is all a matter of saying. Should the general taxation subsidize business to the amount of \$130 million a year, or should we try to get the people who are the users, the mail users, to pay for that?

You can say that in certain areas there is that system of communications, that rural papers are important and second-class mail is very important. I do not say that the Post Office should try to *boucler le budget* on every class, but certainly where it is the business of those who are using the mail the most, we should try to come even, at least in that area.

• 1710

Mr. Dinsdale: At the same time would the Minister agree that this is a fundamental information service, a fundamental communication service, just as much as broadcasting, for example, which is subsidized to the tune of \$185 million?

Mr. Côté: You are talking only about the second class now.

Mr. Dinsdale: The newspapers.

Mr. Côté: The newspapers.

Mr. Dinsdale: Yes, the newspapers.

Mr. Côté: I agree that in some of the classes publications should expect maybe a subsidy, but not in all the classes.

Mr. Dinsdale: I think my time has expired, Mr. Chairman. You have been very generous. I have one or two specific things I will tackle next time around.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think it is unfortunate Mr. Kierans had to be used as a hatchet man when he agreed to bring in some changes in the Post Office Department, because I believe that is what he was used as.

When I look at the last paragraph in your opening remarks:

... to regain the confidence of the Canadian public.

I realize that maybe if there are some increases in the letter rate the confidence of the present Minister may be undermined somewhat, too, but I think this is where Mr. Kierans came into the picture. He brought in changes that certainly were not accepted by the general public.

Last year we never did complete the Post Office estimates, but I wonder how the present system is working in Montreal at this time. At the same time could you say whether or not there has been a saving in the operation in Montreal in the distribution of mail compared to the previous system of distribution?

[Interprétation]

Ne pensez-vous pas que certaines pertes de revenus étaient liées aux arrêts de travail l'an dernier? Ne prévoyez-vous pas déjà une augmentation de revenus dans le cadre de la nouvelle politique restaurée par le ministère des Postes et par conséquent, est-il bien nécessaire de hâter l'augmentation des tarifs postaux qui ne feraient qu'augmenter vos difficultés?

M. Côté: Je prévois une augmentation de volumes et un déficit inférieur à celui de l'an dernier. Pourtant le déficit sera encore de l'ordre de \$130 millions.

Il ne faut pas oublier qu'environ 80 p. 100 du courrier correspond au milieu des affaires et c'est ce milieu qui utilise le plus nos services.

Nous disons bien 80 p. 100. C'est une façon de parler. Faut-il que ce déficit de \$130 millions par an, soit couvert par une augmentation générale de l'impôt ou bien ne faut-il pas faire en sorte que ce déficit soit comblé par les usages des services postaux.

Dans certaines régions, où existe ce réseau de communication, les journaux ruraux sont importants et le courrier de seconde place est très important. Je ne dis pas que les Postes devraient essayer de boucler le budget de chaque zone d'activité, mais du moins dans le secteur où le volume des affaires est le plus important.

M. Dinsdale: Le Ministre est-il d'accord qu'il s'agit-là d'un service fondamental d'informations, d'un service important de communications, au même titre que la radiodiffusion, par exemple, pour laquelle on accorde 185 millions de dollars?

M. Côté: Vous parlez du courrier de deuxième classe?

M. Dinsdale: Des journaux.

M. Côté: Des journaux.

M. Dinsdale: En effet.

M. Côté: Je suppose que dans certaines classes les publications devraient être subventionnées, mais pas dans toutes les classes.

M. Dinsdale: Je pense que mon délai est expiré, monsieur le président. Vous avez été très patient. J'ai un ou deux points que je soulèverai au prochain tour.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je pense qu'il est malheureux que M. Kierans ait servi de cible lorsqu'il a accepté d'introduire certains changements au Ministère des Postes; je pense que cela a été le cas.

En voyant le dernier paragraphe de votre déclaration où vous dites:

... permettra aux Postes de gagner de nouveau la confiance du public.

Je me demande si des augmentations dans le tarif postal n'iront pas au ministre actuel; c'est ici qu'on peut parler de M. Kierans. Il a introduit des changements qui n'étaient pas acceptés du public en règle générale.

L'année dernière, nous n'avons pu terminer l'étude du budget des postes, mais je me demande comment fonctionne le système actuel à Montréal. En même temps, vous pourriez peut-être nous dire si on a réalisé des économies dans les opérations de distributions du courrier à Montréal comparativement au système antérieur.

[Text]

Mr. Côté: Do you mean the transport contracts that we used to have in Montreal?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Côté: First the Post Office started taking over the transport operation in Montreal when I was there in 1967. We took a whole sector of the city and we integrated it. We did the same in Vancouver and also made kind of a study to see if it was feasible for the Post Office to run its own transportation system and these studies have proved that we can do it. If the tender system in Montreal had been continued or had not been cancelled I think in Montreal alone there could have been a saving of about \$1.5 million, but since we cancelled these contracts and took over the transportation system because it has not been a full year yet it is hard to tell if it is costing more than what it was.

I am told that it is hard to make a comparison because all the routes have been rearranged and the system has been reorganized in a different way to what was being done by the company which had the contract before.

Mr. Skoberg: Is there no way to compare the totals and not break it down into specific cities?

Mr. Côté: We can say it is considerably less costly than the last operation we had.

Mr. Skoberg: What do you call considerably less? I want an estimate, a percentage, I do not want it to the nickel or anything like that.

Mr. Côté: It is still about \$1.5 million.

Mr. Skoberg: Less?

Mr. Côté: Yes.

Mr. Skoberg: Than it was the year before.

Mr. Côté: Yes.

Mr. Skoberg: I wonder if your Department has given any consideration to the cancelling of the subsidization of *Time* and *Reader's Digest* in your total review of postal rates?

Mr. Côté: I think *Time* and *Reader's Digest* were knocked off the second class mail the last time.

Mr. Skoberg: No, I do not believe they were, Mr. Côté.

Mr. Côté: Do they still qualify?

A Witness: Yes, *Time* and *Reader's Digest* have been removed from the legislation and by regulation they are paying the same rates now.

• 1715

Mr. Skoberg: But they are still paying less if I understand... the two publications I am referring to are still paying less than what other publications are paying for the distribution of their magazine.

Mr. Pageau: They are paying the same rate as other Canadian consumer magazines.

Mr. Skoberg: You say that there is no great subsidization of those two magazines at this time, *Times* and *Reader's*.

[Interpretation]

M. Côté: Vous voulez parler des contrats de transport que nous avions auparavant à Montréal?

M. Skoberg: Oui.

M. Côté: A Montréal, les Postes ont commencé de se charger du transport au moment où j'y étais en 1967. Nous avons intégré tous les secteurs de la ville. Nous avons fait la même chose à Vancouver et nous avons procédé à une étude afin de déterminer si les Postes pouvaient ou non s'occuper du système des transports; cette étude a démontré que nous pouvions le faire. Si le système des Commissions à Montréal avait été maintenu ou s'il n'avait pas été annulé, je pense que nous aurions pu réaliser des économies de 1.5 millions de dollars à Montréal seulement; il est assez difficile de dire s'il en coûte davantage depuis que nous avons mis fin aux contrats et que nous nous occupons nous-mêmes du transport parce que l'année n'est pas terminée.

On me dit qu'il est assez difficile de faire une comparaison puisque tous les itinéraires ont été changés et que le système a été réorganisé différemment.

M. Skoberg: N'y a-t-il pas une façon de comparer les totaux seulement, faire répartir les coûts entre les villes?

M. Côté: On peut dire qu'il en coûte considérablement moins qu'auparavant.

M. Skoberg: Qu'entendez-vous par considérablement moins? Je voudrais des chiffres, un pourcentage, je ne tiens pas à ce qu'il soit précis.

M. Côté: Je dirais environ 1.5 million de dollars.

M. Skoberg: De moins?

M. Côté: Oui.

M. Skoberg: Comparativement à l'année dernière.

M. Côté: Oui.

M. Skoberg: Je me demande si votre ministère a étudié la possibilité d'annuler les subventions au *Time* et au *Reader's Digest* dans son étude des tarifs postaux?

M. Côté: Je pense que le *Time* et le *Reader's Digest* ont été retirés du courrier de deuxième classe à la dernière occasion.

M. Skoberg: Non, je ne pense pas qu'ils l'ont été, monsieur Côté.

M. Côté: Répondent-ils toujours aux conditions?

Un témoin: Oui, le *Time* et le *Reader's Digest* ont été retirés de la loi et du règlement, ils payent les mêmes taux que les autres maintenant.

M. Skoberg: Si je comprends bien, elle paie moins que les autres... Les deux publications que j'ai mentionnées paient moins que les autres pour la distribution de leur magazine.

M. Pageau: Elles paient le même taux que les autres magazines canadiens.

M. Skoberg: Vous dites que ces deux magazines, le *Time* et le *Reader's Digest*, ne reçoivent pas une aide considérable.

[Texte]

Mr. Pageau: I did not say this, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: No. All right.

Mr. Côté (Longueuil): I thought they had been knocked off the second class, but what I meant is that it has been knocked off from the statutory rates.

Mr. Skoberg: Mr. Minister, are you giving any consideration to the Crown corporation that we heard considerable amounts about one year ago for the Postal Department.

Mr. Côté (Longueuil): Let us say that when I came to the Department the Prime Minister asked me two things. One of the things was to report to him on what should be the statute of the Post Office: should we go into a Crown corporation or leave it as a Department. I have answered the Prime Minister, and it is a very confidential letter and I think you will hear about it soon.

Mr. Skoberg: Soon?

Mr. Duquet: Sooner or later.

Mr. Skoberg: Having only been in the House for a short time, and knowing how the amount of . . .

Mr. Côté (Longueuil): Some people have thought it was a very long time.

Mr. Skoberg: Knowing the amount of increase in mail that has come into my office and naturally conversely goes out from my office, have you any estimate of the increase in M.P. mailings from year to year? Are you able to keep an accurate record of that.

Mr. Côté (Longueuil): In volume?

Mr. Skoberg: Volume, yes.

Mr. Côté (Longueuil): We can say that some parties are using their frank more than others.

Mr. Skoberg: I think those who use their frank more than others then are using it to good advantage to keep the people of their constituency advised as to what the democratic process is all about.

The Chairman: Order.

Mr. Skoberg: I do not think there is an order there, Mr. Chairman.

Mr. Côté (Longueuil): Do not talk like that about the Liberals.

Mr. Skoberg: No, I am very serious. I am just wondering if you have an accurate total assessment of the increase in the frank that is being used.

Mr. Pageau: We cannot give figures for each department, for instance, only for the Speaker of the House: we have the total figures mailed. I do not have here the detailed figures for each department but we do have for each department figures of the mail from year to year.

Mr. Skoberg: For M.P.s?

Mr. Côté (Longueuil): For M.P.s?

Mr. Pageau: No except the householder; we have an actual count because they have to pay a little on it.

[Interprétation]

M. Pageau: Je n'ai pas dit cela, monsieur le président.

M. Skoberg: Non. Bien.

M. Côté (Longueuil): Je pensais qu'elles avaient été retirées du courrier de deuxième classe, mais en fait, elles ont été retirées des tarifs statutaires.

M. Skoberg: Monsieur le ministre, est-il toujours question d'une société de la Couronne pour le ministère des Postes, comme on nous l'a dit il y a un an?

M. Côté (Longueuil): Quand j'ai été nommé au ministère, le Premier ministre m'a demandé deux choses. Je devais, d'une part, lui indiquer quel devait être le statut des Postes, une société de la Couronne ou un ministère. J'ai répondu au Premier ministre dans une lettre confidentielle et je pense que vous en entendrez parler très bientôt.

M. Skoberg: Bientôt?

M. Duquet: D'une façon ou d'une autre.

M. Skoberg: Comme je ne suis à la Chambre que depuis très peu de temps, et que je sais . . .

M. Côté (Longueuil): Certains croient que vous y êtes depuis très longtemps.

M. Skoberg: . . . quel nombre de lettres je reçois à mon bureau et j'envoie, pouvez-vous nous dire quelle est l'augmentation annuelle du courrier des députés? Avez-vous des chiffres à cet égard?

M. Côté (Longueuil): Vous voulez parler du nombre de lettres?

M. Skoberg: Du nombre, oui.

M. Côté (Longueuil): Nous pouvons dire que certains partis utilisent leur franchise plus que d'autres.

M. Skoberg: Je pense que ceux qui utilisent leur franchise plus que d'autres le font pour renseigner les citoyens.

Le président: A l'ordre.

M. Skoberg: Je ne pense pas qu'il y ait là une question de Règlement, monsieur le président.

M. Côté (Longueuil): Ne parlez pas ainsi des Libéraux.

M. Skoberg: Non, je suis très sérieux. Je demande simplement si vous avez des chiffres précis en ce qui a trait à l'augmentation des lettres envoyées en franchise.

M. Pageau: Nous ne pouvons donner les chiffres pour chaque ministère, par exemple, seulement pour l'Orateur de la Chambre; nous avons les totaux. Nous n'avons toutefois pas les chiffres précis pour chaque ministère, mais nous savons quel est le volume de courrier annuellement pour chaque ministère.

M. Skoberg: Pour les députés?

M. Côté (Longueuil): Pour les députés?

M. Pageau: Non, sauf pour le locataire; nous avons des chiffres précis parce qu'il doit payer quelque chose.

[Text]

Mr. Skoberg: I will just go back for my last question, Mr. Chairman, on the labour management negotiations that are carried on consistently. A year ago you had considerable numbers of people in Ottawa taking a management training or labour management training in the negotiating process. I am wondering now whether or not you still have people in Ottawa being trained in this field?

Mr. Côté (Longueuil): They were not on a training process, they were here negotiating.

Mr. Skoberg: They might be here on an indoctrination process, I am not sure which.

Mr. Mackay: On-the-job training.

Mr. Skoberg: It was on-the-job but there were some from Vancouver here in a training process. You can call it what you may.

Mr. Mackay: They were actually members of a negotiating team.

Mr. Skoberg: How many were here then? How long were they here? And are they here now?

Mr. Wilson: No they are not here now. We have five main unions so that at one time during this period we had negotiations going on with three particular groups over a long extended period, and some were here almost a year, but that would have been a fewer number and some were here only for a matter of three or four months. The total number would just be a guesstimate now, and I would say there were about six or seven from outside Ottawa who came in to form part of the negotiating team.

• 1720

Mr. Skoberg: I am very concerned about this labour management process of negotiation because I think this is something that everyone has to be concerned about naturally and particularly the Minister in this case. I wonder whether or not there is a close relationship between your management now and the union representatives in those three areas that have just been referred to.

Mr. Côté (Longueuil): There are constant talks, representations and consultation mostly.

Mr. Mackay: I would say it probably works out to about two or three sessions per week on a consultation basis and I know that I see the national executive of our unions about two or three times a month for discussions.

Mr. Skoberg: Is this an improvement of what we were faced with, say, two or three years ago? Have you taken any action to improve the consultation process between labour and management in the Post Office Department?

Mr. Mackay: The answer is yes. This is a conscious decision.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman, I...

[Interpretation]

M. Skoberg: Une dernière question, monsieur le président, au sujet des négociations entre la direction et les employés qui ont lieu constamment. L'année dernière, vous aviez un nombre considérable de gens à Ottawa qui obtenaient une formation en administration ou en relation du travail tout en participant aux négociations. Je me demande s'il y a encore des gens à Ottawa qui reçoivent une formation dans ce domaine?

M. Côté (Longueuil): Ils n'étaient pas ici pour recevoir une formation, ils étaient ici pour négocier.

M. Skoberg: Ils sont peut-être ici pour endoctrinement, je ne sais pas.

M. Mackay: Il s'agissait peut-être de la formation en cours d'emploi.

M. Skoberg: Tout ce que je sais c'est qu'il y avait des gens de Vancouver qui recevaient une formation. Vous pouvez l'appeler comme vous voulez.

M. Mackay: Ils faisaient partie du groupe de négociateurs.

M. Skoberg: Combien étaient-ils? Sont-ils restés longtemps? Combien y en a-t-il actuellement?

M. Wilson: Il n'y en a pas actuellement. Nous avons cinq syndicats importants; à un moment donné au cours de cette période, nous avions des négociations avec trois groupes, et ce pour une longue période, certaines négociations ont duré un an, c'est le petit nombre, et certains sont restés ici pendant trois ou quatre mois. Je ne peux vous donner le nombre total avec exactitude, je pense qu'il y a eu six ou sept qui sont venus de l'extérieur d'Ottawa pour faire partie de l'équipe des négociations.

M. Skoberg: Je m'intéresse beaucoup à ce processus des négociations parce que je crois que c'est quelque chose qui concerne tout le monde et en particulier dans ce cas le ministre. Je me demande s'il y a ou non une relation étroite entre votre direction et les représentants syndicaux dans ces trois domaines auxquels nous venons de faire allusion.

M. Côté (Longueuil): Il y a des conversations constantes, qui consistent principalement en consultations et en représentations.

M. Mackay: Je pense que cela se ramène à deux ou trois séances par semaine sur une base consultative et je rencontre le conseil exécutif national de nos syndicats environ deux ou trois fois par mois.

M. Skoberg: Est-ce une amélioration par rapport à ce que nous connaissons il y a deux ou trois ans? Avez-vous pris des mesures permettant d'améliorer le processus de consultation entre la main-d'œuvre et la direction dans le ministère des Postes?

M. Mackay: La réponse est oui. C'est une décision consciente.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart (Marquette): Merci, monsieur le président, je...

[Texte]

The Chairman: Mr. Stewart I would like to ask the Committee if you feel that we could finish this by 6 o'clock. I could call for another member because we do not have a quorum.

Mr. Portelance: It is 5.30 p.m., Mr. Chairman.

Mr. Stewart (Marquette): I have several short questions which will just take a minute.

The Chairman: It will just take a minute.

Mr. Stewart (Marquette): Yes.

The Chairman: All right, we will call for another member then.

Mr. Stewart (Marquette): Mr. Côté in the earlier questioning pertaining to the closure of rural post offices, you mentioned that the saving to your Department by the implementation of this program was \$2 million. Is there any way you could give us figures with a breakdown by provinces of what the saving has been to your Department? The reason I ask this question is that I am just curious how much of a saving you had in the Prairie region of Western Canada because of the cost of your rural route services and such.

Mr. Côté (Longueuil): If it is possible we surely will give you these figures. Do we have a breakdown of these figures?

Mr. Wilson: We do not have an immediate breakdown by province, no. We kept the figures that were quoted on the basis of the closings for the entire service. We could get this. It would take a little bit of work to get this, but it is available because the difference in cost was one of the items that were taken into consideration at the time of any change or closing of a post office. However, we have not got it readily available.

Mr. Stewart (Marquette): Can you remember if there was much variation in different areas of the country?

Mr. Wilson: I would be guessing. I do not know.

Mr. Côté (Longueuil): We could get those figures for you.

Mr. Stewart (Marquette): I would like to have those figures if they are available. I have another question to the Minister. On March 5 I questioned you in the House about the closure of these rural post offices. The supplementary question I put to you at the time was, at the time these post offices were closed, the Department said it was on a one-year trial basis. In these circumstances, would the Minister not reconsider his decision?

Mr. Côté (Longueuil): Yes.

Mr. Stewart (Marquette): Your reply was, Mr. Côté, "I do not remember that, Mr. Speaker." I just want to point out...

Mr. Côté (Longueuil): What we meant by a one-year trial basis, was for the rural route contractor. We would hire him on a trial basis for one year, then we would contract with him for five years, Mr. Stewart.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Stewart, je voudrais demander au Comité s'il pense que nous pouvons finir vers 6 h. Je vais demander la présence d'un autre député car nous n'avons pas le quorum.

M. Portelance: Il est 5 h et demie, monsieur le président.

M. Stewart (Marquette): J'ai quelques questions brèves qui prendront juste une minute.

Le président: Cela va prendre juste une minute.

M. Stewart (Marquette): Oui.

Le président: Très bien, nous demanderons un autre député ensuite.

M. Stewart (Marquette): Monsieur Côté, lors des questions précédentes relatives à la fermeture des bureaux de poste ruraux, vous avez dit que ces mesures avaient permis à votre ministère d'économiser 2 millions de dollars. Pourriez-vous nous donner des chiffres indiquant une répartition par province de ce que ces économies ont été? La raison pour laquelle je pose cette question est que je voudrais savoir combien vous avez économisé dans la région des Prairies, dans le Canada occidental à cause des frais de services sur itinéraires ruraux etc.

M. Côté (Longueuil): Si cela était possible je vous donnerais sûrement ces chiffres. Avons-nous une répartition de ces chiffres?

M. Wilson: Nous n'avons pas une répartition exacte par province. Les chiffres dont nous disposons sont donnés pour les fermetures dans l'ensemble du service. Nous pourrions obtenir cela. Cela sera un peu difficile mais c'est possible car la différence de prix a été l'un des sujets qui ont été pris en considération lors de la modification ou de la fermeture d'un bureau de poste. Cependant, nous n'en disposons pas ici même.

M. Stewart (Marquette): Pouvez-vous me dire s'il y a eu d'importante différence d'une région à l'autre?

M. Wilson: Je ne pourrais pas vous répondre exactement. Je ne sais pas.

M. Côté (Longueuil): Nous pouvons obtenir ces chiffres pour vous.

M. Stewart (Marquette): J'aimerais bien obtenir ces chiffres si c'est possible. J'ai une autre question à poser au ministre. Le 5 mars, je vous ai posé à la Chambre une question sur la fermeture de ces bureaux de poste ruraux. La question supplémentaire que je vous ai posée à ce moment-là était la suivante: «Lorsque ces bureaux de poste ont été fermés, le ministère a dit que c'était pour une période d'essai d'un an. Dans ces circonstances, le ministre ne veut-il pas reconsidérer sa question?»

M. Côté (Longueuil): Oui.

M. Stewart (Marquette): Vous avez répondu monsieur Côté: «Je ne m'en souviens pas, monsieur l'orateur.» Je voudrais seulement souligner...

M. Côté (Longueuil): Quand nous parlons d'une année d'essai, cela concerne l'agent sous contrat s'occupant de l'itinéraire rural. Nous passons contrat avec lui pour une période d'essai d'un an puis éventuellement pour cinq ans, monsieur Stewart.

[Text]

Mr. Stewart (Marquette): There is a misunderstanding here between the . . .

Mr. Côté (Longueuil): We did not close the post offices for a trial period. When we closed them, I think we intended to keep them closed.

Mr. Stewart (Marquette): This is where the misunderstanding developed because at the local level—I am talking about Manitoba as an example—any place where it was disputed and public meetings were held, the people were led to believe this was on a trial basis of one year and they would review the situation within a year. This came through loud and clear at any of our local meetings where postal officials from the Winnipeg office were present. That is the reason I asked you the question in the House and I wanted to clarify that point.

Mr. Côté (Longueuil): There must have been a misunderstanding somewhere because I do not think—I was not there—it was on a one-year basis. You do not close a post office for one year and reopen it if it does not work. We would try a contractor on a trial basis, but not . . .

Mr. Wilson: This must have been a misunderstanding on the part of our officials in Winnipeg if this was the information they gave out because, as the Minister pointed out, the post offices were closed, a rearranged service was put in immediately and this was put in in order to test out the service for a year before we let an actual contract or arranged the contract differently with the rural mail drivers. The closings were never anticipated on a trial basis.

• 1725

Mr. Stewart (Marquette): To go one step further on this question, my understanding was the reason that these group boxes were placed outside this store where the post offices may have been was that it would be very simple to revert back if it did not prove satisfactory to the people concerned at the end of the year. This is why in most areas of rural Manitoba you have group boxes outside the former post office. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Just a few, short, sharp ones, Mr. Chairman.

The Post Office Department has started a Xerox duplicating service in some of the major centres. What is the arrangement? Is this revenue producing for the Post Office or is it on a contract basis with a private operator? I get some protests from people in the private sector who feel it is unfair competition.

Mr. Côté (Longueuil): It is on a trial basis. We will see if we can get any revenue from it because we are trying to give more services in our post offices. When people go there they should not go there just to buy stamps.

Mr. Dinsdale: The Post Office is running this service themselves in competition with others.

Mr. Côté (Longueuil): Yes. Do not forget that private enterprise is now starting to compete with us quite a bit and we certainly have to go and get their business if they take ours.

[Interpretation]

M. Stewart (Marquette): Il y a un malentendu, car . . .

M. Côté (Longueuil): Nous n'avons pas fermé les bureaux de poste pour une période d'essai. Lorsque nous les avons fermés nous voulions les maintenir fermés.

M. Stewart (Marquette): C'est là où le malentendu s'est créé car au niveau local—je parle du Manitoba par exemple—partout où cela a été discuté et où des réunions publiques ont eu lieu, les gens ont été amenés à croire que cela a été fait pour une période d'essai d'un an et que la situation serait reconsidérée. C'est ce qui a été dit très clairement à toutes les réunions locales où des représentants des postes venant de Winnipeg étaient présents. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé cette question à la Chambre et je voudrais mettre les choses au point.

M. Côté (Longueuil): Il doit y avoir eu un malentendu quelque part car je ne pense pas—je n'étais pas là—que c'était sur une base d'un an. Vous ne fermez pas un bureau de poste pour un an, pour l'ouvrir ensuite si cela ne marche pas. Nous voulons essayer un agent sous contrat sur une base d'essai, mais pas . . .

M. Wilson : Cela doit être un malentendu qui vient de nos représentants à Winnipeg si c'est là l'information qu'ils ont donnée, comme le ministère l'a souligné les bureaux de poste ont été fermés, on a installé immédiatement un nouveau service et cela a été fait de façon à pouvoir mettre ce service à l'épreuve pour un an avant que nous fassions un contrat définitif ou que nous modifions ce contrat avec les transporteurs de poste ruraux. Les fermetures n'ont jamais été envisagées sur une base d'essai.

M. Stewart (Marquette): Pour aborder avec plus de précision cette question je pensais que, la raison pour laquelle ces boîtes collectives étaient placées à l'extérieur du magasin où la poste avait été installée, étaient qu'il serait très simple de revenir en arrière si cela ne se révélait pas satisfaisant pour les gens concernés à la fin de l'année. C'est pourquoi dans la plupart des régions rurales du Manitoba, vous avez des boîtes collectives à l'extérieur des anciens bureaux de poste. Merci, monsieur le président.

Le président: Le comité est-il prêt pour les questions? Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Seulement quelques petites questions précises, monsieur le président.

Le ministère des postes a lancé un service de reproduction Xerox dans les principaux centres. En quoi consiste-t-il? Produit-il des recettes pour les postes ou est-il fait sur une base contractuelle avec des entrepreneurs privés? J'ai entendu certaines protestations de la part de gens du secteur privé qui trouvent qu'il s'agit d'une concurrence déloyale.

M. Côté (Longueuil): Cela est fait sur une base d'essai. Nous verrons si cela peut nous rapporter de l'argent car nous essayons de donner plus de service dans nos bureaux de poste. Lorsque les gens y vont, ils devraient pouvoir faire autre chose que d'acheter seulement des timbres.

M. Dinsdale: Les Postes organisent ce service en concurrence avec d'autres.

M. Côté (Longueuil): Oui. N'oubliez pas que le secteur privé essaie maintenant d'entrer en concurrence avec nous et c'est bien normal que nous essayons d'entrer dans leur secteur d'activité si eux entrent dans le nôtre.

[Texte]

Mr. Dinsdale: On another point, with the closing of some of the rural post offices, rural contractors found their revenue drastically reduced in instances where there were three or four rural post offices closed. Was there any adjustment made? What procedure would be required for a rural contractor who has suffered a decline in revenue before what he regards is his operational costs? Is there any recourse?

Mr. Wilson: This is a very difficult one to answer not knowing exactly what the individual case is. In most instances a rural mail courier received more remuneration because we extended his service with the closing of the post office. The only instance that I could see, a situation such as you are suggesting, is where a rural mail courier in addition to serving rural customers had to go off his line of travel to deliver mail to an individual post office. In other words, he was providing the mail service to that post office.

Mr. Dinsdale: That is right. This is the case.

Mr. Wilson: And quite frankly, I do not know what was one in those cases. There would be an adjustment in his route according to the distance that he lost in providing this service.

Mr. Dinsdale: There should be an adjustment.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Dinsdale: I have a final question. In spite of the improvement of the mail service there are cases of unusual delay. I can give a personal example. I had an appeal for funds from my son out in university. I sent a cheque out on Friday. He did not get it until Wednesday. How can you account for a delay of that kind between here and Brandon?

Mr. Duquet: N.S.F!

Mr. Côté (Longueuil): Did it bounce back?

Mr. Dinsdale: No.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Côté (Longueuil): There is no reason and you should make a complaint.

Mr. Dinsdale: I have finished now. My son made the complaint.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Minister, on your professional and special services, how many special studies are now under way by the Post Office Department? Have they been tendered and when? Special studies into any areas, no doubt there is a considerable number of them . . .

• 1730

Mr. Côté (Longueuil): None has been given to outside consultants right now. This is DPW: these buildings are a Toronto project but there are no studies going on.

Mr. Skoberg: No new, special studies.

Mr. Côté (Longueuil): Have we not answered that on the Order Paper yet?

[Interprétation]

M. Dinsdale: Un autre point, avec la fermeture de certains bureaux de poste ruraux, des agences sous-contrats ruraux ont vu leur revenu se réduire considérablement lorsque trois ou quatre bureaux de poste ont été fermés. A-t-on fait des ajustements? Quelle procédure doit entamer un agent sous contrat rural qui a vu son revenu décroître en ce qui concerne ses frais opérationnels? Existe-t-il un recours?

M. Wilson: Cela est une question très difficile à répondre car je ne vois pas à quel cas précis vous faites allusion. Dans la plupart des cas, un transporteur rural de courrier recevait une rémunération plus importante puisque nous augmentions son service par la fermeture du bureau de poste. Le seul exemple que je pourrais voir où il y ait une situation telle que celle à laquelle vous faites allusion, serait celui d'un transporteur rural de courrier, qui en plus de servir les clients ruraux devrait avoir à quitter son itinéraire normal pour donner du courrier à un bureau de poste. En d'autres termes, il fournirait le service postal de ce bureau de poste.

M. Dinsdale: C'est cela.

M. Wilson: Et sincèrement, je ne sais pas ce qui a été fait dans ces cas-là. On pourrait faire un ajustement avec son itinéraire en tenant compte de la distance qu'il a perdu pour fournir ce service.

M. Dinsdale: Il devrait y avoir un ajustement.

M. Wilson: Oui.

M. Dinsdale: J'ai une dernière question. Malgré l'amélioration des services postaux, il y a encore des cas de retards inhabituels. Je peux donner un exemple personnel. Mon fils, qui est étudiant, m'a demandé de lui envoyer de l'argent. Je lui ai envoyé un chèque vendredi. Il ne l'a pas reçu avant le mercredi suivant. Comment pouvez-vous expliquer un tel retard pour aller d'ici à Brandon?

M. Duquet: Un chèque sans provision!

M. Côté (Longueuil): On l'a refusé?

M. Dinsdale: Non.

Le président: M. Skoberg.

M. Côté (Longueuil): Cela est injustifiable vous devriez déposer une réclamation.

M. Dinsdale: J'ai fini, maintenant. Mon fils a déposé cette réclamation.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur le ministre, dans vos services professionnels et spécialisés, combien d'études particulières sont entreprises actuellement par le ministère des postes? Ont-elles été confiées à des organismes extérieurs pour des recherches dans certains domaines? Assurément, il y en a un grand nombre . . .

M. Côté (Longueuil): Nous n'en avons confié aucun à des experts de l'extérieur. Il s'agit du ministère des Travaux publics. Ces bâtiments font partie d'un projet de Toronto, mais aucune étude est en cours à ce sujet.

M. Skoberg: Aucune nouvelle étude particulière.

M. Côté: Est-ce que nous n'avons pas encore répondu à cette question dans le feuilletton?

[Text]

Mr. Skoberg: I do not know. I was not referring to that one. I was wondering if you had new studies looking into various aspects of the postal service. I will check to find out. Under your "Professional and Special Services" on page 19-6 of the Blue Book, what are you referring to there?

Mr. Sinclair: I might answer that question, Mr. Skoberg. You are referring to an amount of \$20,303,000. Of that amount, \$18,287,000 is the remuneration paid to revenue postmasters and their staffs and the commission arrangements paid to subpostmasters and whatever help they employ in the post office.

Mr. Skoberg: Then, if you will drop down the page under "Manpower", for the "Executive" for the 1971-72 "Total Man-Years Authorized", 35. I am wondering if there is a declining number of personnel in the Post Office Department, why the increase in the executive end of it?

Mr. Mackay: This is a planned program actually to upgrade the number of managers in the organization which has been sorely lacking over the years.

Mr. Skoberg: We need more chiefs again, do we?

Mr. Mackay: It is a question of management of a 45,000 man operation and if you will take the statistics there and look at the number of executives last year and the year before compared to actually a very minimal number in this projected year, you will find that the ratio is somewhat lacking really.

Mr. Skoberg: How do you assign the managers, as such, in the executive? Do you determine that by the number of employees or are there certain requirements in certain areas that you determine as a necessity for that type of operation?

Mr. Mackay: In many areas you have the discipline to concern yourself with, whether it be accounting or marketing or whatever so this is one aspect of determining what sort of executive you would want. If it is a line or managerial function and control of people, this would be in the area of the numbers of people that would be involved. So there is a number of criteria to be taken into account here.

Mr. Skoberg: If you do not have the information now you could possibly supply it later on, but of the executive of the 25 or 35—your planned total year of 1970-71 was 35—what wage bracket would they fall in?

Mr. Mackay: About \$21,000 to \$29,000.

Mr. Côté (Longueuil): More than M.P.s anyway.

Mr. Skoberg: I am glad the Minister said that. Under "Administrative and Foreign Service", what is the cost of your 1,701 man years?

Mr. Mackay: You are looking at of figure of 1,701 people?

Mr. Skoberg: Yes.

[Interpretation]

M. Skoberg: Je ne sais pas. Je ne parlais pas de celui-ci. Je voulais savoir si de nouvelles études étaient en cours concernant les différents aspects du service postal. Je vérifierai cela. Dans la rubrique des services spéciaux et professionnels, page 19-6 du Livre bleu, de quoi voulez-vous parler?

M. Sinclair: Je pourrais peut-être répondre à cette question, M. Skoberg. Vous voulez parler d'un montant de \$20,303,000. Ce total, \$18,287,000 constitue la rémunération des maîtres de postes et de leur personnel ainsi que les maîtres de postes adjoints et de toutes personnes employées par le service postal.

M. Skoberg: Par conséquent si on abandonne la page main-d'œuvre pour la page cadre, pour l'année 1971-1972, le total des années hommes autorisés est de 35. Étant donné qu'il y a une diminution du personnel du ministère des Postes, je me demande pourquoi le nombre de cadres est en augmentation?

M. Mackay: Il s'agit d'un programme consistant à augmenter le nombre de cadres dans l'organisation; en effet, il manquait cruellement jusqu'à présent.

M. Skoberg: Nous avons à nouveau besoin de chefs, n'est-ce pas?

M. Mackay: Il s'agit de gérer une entreprise de 45,000 personnes, et si vous consultez les statistiques et examiné le nombre de cadres présents l'année dernière et si vous le comparez au nombre prévu pour cette année, vous vous rendrez compte que le taux est inférieur.

M. Skoberg: Comment nommez-vous les cadres? Est-ce que vous les fixez en fonction du nombre d'employés ou y a-t-il certaines conditions à remplir que vous fixez vous-même pour tel ou tel type d'activité.

M. Mackay: Dans plusieurs domaines, intervient la question de la formation dans la discipline concernée, comptabilité ou recherches de marché par exemple et c'est ce facteur qui entre en jeu. D'autre part lorsqu'il s'agit d'encadrer un certain nombre de personnes, nous tenons compte du nombre d'individus concernés. Vous voyez donc qu'il faut tenir compte d'un certain nombre de critères.

M. Skoberg: Vous aviez prévu un total de 35 cadres pour l'année 1970-1971 mais j'aimerais savoir dans quelle classe de salaire se trouveront les 25 à 35 cadres en question? Si vous n'avez pas les renseignements tout de suite, peut-être pourriez-vous me les fournir plus tard?

M. Mackay: Entre \$21,000 et \$29,000.

M. Côté (Longueuil): Plus que les députés, quoi qu'il en soit.

M. Skoberg: Je suis heureux de vous entendre dire cela, monsieur le ministre. Dans la rubrique services administratifs et étrangers, quel est le coût des 1,701 années?

M. Mackay: Vous examinez le chiffre de 1,701 personnes?

M. Skoberg: Oui.

[Texte]

Mr. Mackay: They are mostly postmasters.

Mr. Skoberg: In the foreign service?

Mr. Mackay: The administrative and foreign service is one category and the administrative stands for the PM series, program administrators. Most of our postmasters, either senior postmasters or assistant postmasters, are classified in this particular area.

Mr. Skoberg: If you will just jump the page then to the "administration" under "contributions", would you explain those two items very briefly please at the bottom of the page.

Mr. Sinclair: The \$94,000?

Mr. Skoberg: "Canada's share of upkeep of the International Bureau of the Universal Postal Union", \$63,000?

Mr. Sinclair: Is that the \$94,000?

Mr. Skoberg: That is \$63,000. The \$63,000 and the \$31,000 making a total of \$94,000.

Mr. Sinclair: That is our share of the cost of our membership in the Universal Postal Union which is an organization of some 143 countries in the international postal field and also our membership and supporting costs in connection with the Postal Union of the Americas and Spain in which Canada is also a member.

Mr. Skoberg: This is in thousands of dollars then, this is just a straight \$63,000.

Mr. Macakay: That is right.

Mr. Skoberg: And not another thousand after that.

Mr. Mackay: We would resign if that were the case.

Mr. Skoberg: The same below then for the Americas and Spain.

Mr. Mackay: That is the \$31,000.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Votes 1 and 5 agreed to.

The Chairman: This completes the Estimates of the Post Office Department. I want to thank you, Mr. Minister, and all your staff.

Mr. Côté (Longueuil): Thank you very much.

An hon. Member: Are we sitting tonight?

• 1735

The Chairman: No, we are not sitting tonight. Mr. Skoberg, I studied your motions and I will give you the benefit of the doubt. I would vote for your motion, but I would hope you would leave it to the steering committee to decide on which date we could call Mr. Pickersgill because we do not know when he will be back from his trip. We will get together in the steering committee to decide on a day to call Mr. Pickersgill back...

[Interprétation]

M. Mackay: Se sont pour la plupart des maîtres de postes.

M. Skoberg: Dans les services étrangers?

M. Mackay: Le service administratif et étranger fait partie d'une catégorie, et le service administratif fait donc partie de la catégorie maîtres de postes, et administrateurs de programme. La plupart de nos maîtres de postes, qu'il s'agisse de maîtres des postes confirmés ou d'adjoint maîtres des postes sont classés dans cette rubrique particulière.

M. Skoberg: Si l'on passe à la page administration, sous contributions, pourriez-vous nous expliquer les deux rubriques en question de manière très rapide, s'il vous plaît?

M. Sinclair: Les \$94,000.?

M. Skoberg: La participation du Canada dans le maintien du bureau international de l'union postale universelle, \$63,000?

M. Sinclair: Ne s'agit-il pas de \$94,000?

M. Skoberg: \$63,000. \$63,000, et les autres \$31,000 forment un total de \$94,000.

M. Sinclair: Ceci est notre participation de membre de l'union postale universelle qui est une organisation groupant 143 pays dans le domaine postal; cela comprend également notre participation au maintien de l'union postale des Amériques et de l'Espagne, dont le Canada est également membre.

M. Skoberg: Il s'agit donc de milliers de dollars: simplement \$63,000.

M. Mackay: C'est exact.

M. Skoberg: Il ne faut donc pas y ajouter trois zéros?

M. Mackay: Nous quitterions l'organisation si tel était le cas.

M. Skoberg: C'est la même chose pour les organisations concernant les Amériques et l'Espagne.

M. Mackay: \$31,000.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Le président: Est-ce que le Comité est prêt pour la mise aux voix?

Crédit 1 et crédit 5 adoptés.

Le président: Ceci termine les prévisions budgétaires pour le ministère des Postes. Je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que tous vos collaborateurs.

M. Côté (Longueuil): Merci beaucoup.

Une voix: Est-ce que nous siégeons ce soir?

Le président: Non, pas ce soir. Monsieur Skoberg, j'ai examiné votre motion et je vous accorde le bénéfice du doute. J'aurais tendance à voter en faveur de votre motion, mais j'espère que vous voudrez bien laisser le comité directeur décider de la date à laquelle nous demanderons à M. Pickersgill de comparaître; en effet, nous ne savons pas quand il sera rentré de son voyage. Le comité directeur se réunira pour décider du jour de la convocation de M. Pickersgill...

[Text]

Mr. Skoberg: I completely agree. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: ...but not for the estimates, only for questioning.

Mr. Skoberg: Is it correct that at the next meeting we will have Mr. Kierans back? What about northern transportation?

The Chairman: Mr. Kierans will not be able to be here on March 18.

Mr. Skoberg: Will we still have northern transportation?

The Chairman: Yes, we will have northern transportation on Thursday at 10 o'clock. The meeting is adjourned until Thursday at 10 a.m.

[Interpretation]

M. Skoberg: Je suis tout à fait d'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Mais il ne s'agira pas des prévisions budgétaires, simplement de questions.

M. Skoberg: Est-il vrai que M. Kierans viendra lors de la prochaine réunion? Qu'en est-il des transports dans le Nord?

Le président: M. Kierans ne pourra pas venir le 18 mars.

M. Skoberg: Est-ce que nous traiterons encore des transports dans le Nord?

Le président: Oui, nous en traiterons jeudi à 10h00. La séance est levée jusqu'à jeudi 10h00.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, March 18, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 7

Le jeudi 18 mars 1971

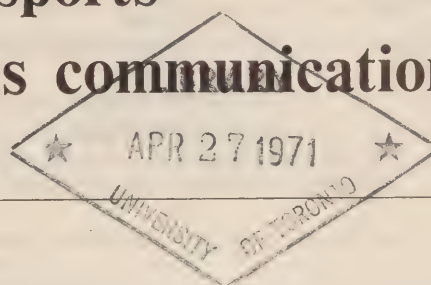
Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications



RESPECTING:

Estimates 1971-72—Northern Transportation
Company Limited

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972—Société des
transports du Nord Limitée

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Benjamin	Horner
Blouin	Howe
Deachman	Lessard (<i>LaSalle</i>)
Duquet	Loiselle
Forget	McGrath
Godin	Portelance

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

Rock	Thomas (<i>Moncton</i>)
Skoberg	Trudel
Southam	Turner (<i>London East</i>)
Stewart (<i>Marquette</i>)	
Thomas (<i>Maisonneuve- Rosemont</i>)	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 18, 1971

(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications, met this day at 10.15 a.m., the Chairman Mr. Lessard presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loisel, McGrath, Rock, Skoberg, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17)

Witnesses: From the Northern Transportation Company Ltd: Mr. W.M. Gilchrist, President; Mr. R.W. Hyndman, Assistant to the President.

The Committee had for consideration the 1971-72 estimates of the Northern Transportation Company Limited.

Mr. Gilchrist made a brief opening statement and responded to questions thereon.

On motion of Mr. Rock, *it was agreed that:*

The Committee recommend to the House that the Government look into the possibility of purchasing the balance of the authorized Capital Stock of the Northern Transportation Company Limited.

And the questioning continuing, item L90 was carried.

At 12.10 p.m., the Committee adjourned to the call of the chair.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 18 mars 1971

(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10h15 du matin. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loisel, McGrath, Rock, Skoberg, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17)

Témoins: De la Société des transports du Nord Ltée: MM. W. M. Gilchrist, président et R. W. Hyndman, adjoint au président.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 de la Société des transports du Nord Ltée.

M. Gilchrist fait une brève déclaration et répond aux questions.

M. Rock propose, et il est convenu que:

Le Comité recommande à la Chambre que le gouvernement étudie la possibilité d'acheter le solde du capital-actions de la Société des transports du Nord Ltée.

Pendant que la période de questions se continue, le poste L90 est adopté.

A 12h. et 10 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
R.V. Virr
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by *Electronic Apparatus*)

Thursday, March 18, 1971

[Text]

• 1018

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. This morning we are studying the 1971-72 estimates for the Northern Transportation Company Limited and we have as a witness Mr. Gilchrist.

The Clerk has asked Mr. Kierans to come before the Committee again. The earliest date that he will be available is March 23, next Tuesday, at 3.30 p.m. Is this agreeable?

An hon. Member: Is March 23 the only day that Mr. Kierans will be available?

The Chairman: That is the earliest day he will be available.

An hon. Member: Is there anything else on that day?

The Chairman: No. We will have Mr. Kierans from 3.30 p.m. on or whatever you wish. Is this agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We were also able to get in touch with Mr. Pickersgill and he will be free to come before the Committee on Tuesday, April 6 at 10.00 a.m. Is this agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I agree, but I would just like to mention that it is a shame that we have to call Mr. Pickersgill back because one of the members was not here when he was before us.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think the understanding was because Mr. Pickersgill's name did not appear on the agenda—and I do not think Herb was here the other day when we discussed this—we would ask him to come before us again. I could have passed my question to someone else on the Committee if I had known Mr. Pickersgill was going to be here. I would have been here if it was not for the fact that I wanted to attend the funeral of Mr. Douglas in Weyburn.

The Chairman: Order. I think this matter has been cleared up and we will have Mr. Pickersgill back again.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on the CNR and Air Canada estimates, have you any indication of when we might have them before us?

• 1020

The Chairman: No. I am waiting for them to get their report out.

Mr. Skoberg: Fair enough.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, have you any indication as to when that report might be out, either the Air Canada or the CNR report?

The Chairman: Around March 23 to March 26.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 18 mars 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous étudierons ce matin les prévisions budgétaires de 1971-1972 pour la Société des transports du Nord Limitée et notre témoin est M. Gilchrist.

Le greffier a demandé à M. Kierans de se présenter de nouveau devant le Comité. La date la plus proche où il pourra le faire est le 23 mars, mardi prochain, à 3 heures et demie. Cela vous convient-il?

Une voix: Le 23 mars est-il la seule date où M. Kierans peut venir?

Le président: Il ne peut pas venir avant.

Une voix: Y a-t-il quelque chose d'autre ce jour-là?

Le président: Non. Nous aurons M. Kierans de 3 heures et demie de l'après-midi jusqu'à l'heure que vous voudrez. Cela vous convient-il?

Des voix: Accepté.

Le président: Nous avons également communiqué avec M. Pickersgill et il pourra se présenter au Comité le mardi 6 avril à 10 heures du matin. Cela vous convient-il?

Des voix: Accepté.

M. Breau: Monsieur le président, je suis d'accord, mais je voudrais indiquer qu'il est un peu anormal d'avoir à rappeler M. Pickersgill parce que un des députés n'était pas là lors de sa comparution.

M. Skoberg: Monsieur le président, je crois que ce n'est pas parce que le nom de M. Pickersgill ne figurait pas à l'ordre du jour, et je ne pense pas que Herb était là lorsque nous en avons parlé, c'est pour cela que nous lui demandions de revenir. J'aurais pu passer ma question à quelqu'un d'autre du Comité si j'avais su que M. Pickersgill devait y être. Je serais venu, n'eût été le fait que je voulais être présent aux funérailles de M. Douglas à Weyburn.

Le président: Du calme. Je pense que cette affaire a été clarifiée et que M. Pickersgill reviendra.

M. Skoberg: Monsieur le président, à propos des prévisions budgétaires du Canadien national et d'Air Canada, savez-vous quand elles nous seront présentées?

Le président: Non. J'attends la publication de leur rapport.

M. Skoberg: Très bien.

M. Trudel: Monsieur le président, savez-vous quand sera publié celui d'Air Canada ou celui du Canadien national?

Le président: Aux environs du 23 ou du 26 mars.

[Texte]

Mr. Trudel: Thank you.

The Chairman: We will now ask Mr. Gilchrist to introduce the witness with him this morning.

Mr. W. M. Gilchrist (President, Northern Transportation Company Limited): This is Mr. Hyndman, my special assistant for matters connected with northern transportation. He has just joined us from the Ministry of Transport about a month ago.

The Chairman: I understand Mr. Gilchrist has a brief statement. Mr. Gilchrist.

Mr. Gilchrist: Since it is the first time that I have appeared before this Committee, I think perhaps it might be advisable for me to give you a brief statement of our location, what we do, and what is happening to us.

Our activity is confined to the Mackenzie water shed. I will not say the Mackenzie River—It is the Mackenzie Water Shed —because there is quite a difference. We are actually on the Athabasca servicing the area of Lake Athabasca and the Athabasca River and the Slave River down as far as Fort Smith.

Our operations are pretty well split there since the railway came into Hay River along Great Slave Lake. From Hay River we service the Mackenzie River and the Great Slave Lake area and also East and West from the Delta of the Mackenzie as far as the Boothia Peninsula on the East, and as far West as Point Barrow, well into the Alaska North Coast. That is roughly the area that we cover. There are also the tributaries of the Mackenzie and of the Athabasca Rivers, such as the Peace, the Peel, the Red and so forth, and not very far up the Liard because you cannot do it.

We have existed there since 1933 and have grown gradually with the economy of the area during those years. It has had its ups and downs. We had the rush into the Athabasca area of the uranium development in the late forties and fifties. Then in 1967-68 the oil discovery on the north slope of the Alaska Coast at Prudhoe Bay started a rather dramatic increase in our yearly tonnage. Since that time we have increased our tonnage about 25 per cent per year in 1968, 1969 and 1970 it dropped off a bit but it still increased by 10 per cent. We are expecting a similar increase in 1971.

• 1025

To give you some idea, the tonnage in 1967 over the entire system was 167,000 tons; in 1968 it was approximately 208,000 tons; in 1969 it was approximately 258,000 tons; last year we handled a little better than 280,000 tons and we expect to handle something like 300,000 this year.

The increase in the last three years has required our investing considerable sums of money in larger and more efficient equipment. We have had to borrow considerable sums in the last three years, 1968, 1969 and 1970, and we will have to borrow more in 1971. At the end of 1971 we will be in debt to the government by about \$12.5 million. We are paying it back at about \$2 million a year and we should be clear of debt by about 1975.

We expect tonnage to increase to something around half a million and by 1975 to 700,000 or in that range between 500,000 to 700,000. This is just normal freight, gentlemen, which involves two major items, the resupply which is a continuing thing, of the communities in that area and increases at roughly about 3 per cent a year. Then there is the support of the rapidly-developing oil and mineral exploration which has been rather dramatic and which

[Interprétation]

M. Trudel: Merci.

Le président: Nous allons maintenant demander à M. Gilchrist de présenter le témoin qui l'accompagne ce matin.

M. W. M. Gilchrist (président, Société des transports du Nord Limitée): Je vous présente M. Hyndman, mon adjoint spécial pour les problèmes ayant trait au transport du Nord. Il nous vient du ministère des Transports et il travaille avec nous depuis un mois.

Le président: Je crois que monsieur Gilchrist veut faire une brève déclaration. M. Gilchrist.

M. Gilchrist: Étant donné que c'est la première fois que je me présente devant ce Comité, je pense qu'il serait peut-être bon que je vous fasse une brève déclaration concernant l'endroit où nous sommes situés, ce que nous faisons et ce qui se passe avec nous.

Notre activité se limite au bassin du Mackenzie. Je ne dis pas à la rivière Mackenzie, je parle du bassin du Mackenzie, car il y a une différence. Nous sommes mieux situés dans l'Athabasca et nous occupons la région du lac Athabasca et de la rivière Athabasca et de la rivière de L'Esclave jusqu'à Fort Smith.

Nos activités sont très diversifiées depuis que le chemin de fer est arrivé à Hay River en passant par le Grand lac des Esclaves. De Hay River nous desservons la rivière Mackenzie et la région du Grand lac des Esclaves et aussi les régions situées à l'est et à l'ouest du delta du Mackenzie jusqu'à la péninsule de Boothia à l'est et à l'ouest jusqu'à Point Barrow, sur la côte nord de l'Alaska. C'est là la région que nous desservons. Il y a aussi les affluents du Mackenzie et de l'Athabasca comme la Peace, la Peel, la Red, etc., et nous allons guère plus loin car nous ne pouvons pas.

Nous existons depuis 1933 et notre croissance s'est faite au même rythme que l'économie de cette région. Elle a eu ses hauts et ses bas. Nous avons eu une grande affluence dans la région de l'Athabasca avec le développement de l'uranium à la fin des années 40 et dans les années 50. Ensuite en 1967-1968 les découvertes de pétrole au nord de la côte de l'Alaska à Prudhoe Bay ont créé une augmentation très importante de notre tonnage annuel. Depuis cette époque, notre tonnage a augmenté d'environ 25 p. par année en 1968-1969 et en 1970 il a baissé un petit peu mais

continue d'augmenter de 10 p. 100. Nous nous attendons à une augmentation à peu près similaire en 1971.

Pour vous donner une idée, le tonnage de 1967 pour l'ensemble était de 167,000 tonnes. En 1968, il était d'environ 208,000 tonnes et en 1969 il était d'environ 258,000 tonnes. L'année dernière nous avons eu un peu plus de 280,000 tonnes et nous pensons transporter quelque chose comme 300,000 tonnes cette année.

L'augmentation ces trois dernières années a nécessité de notre part un investissement considérable d'argent pour un équipement plus important et plus efficace. Nous avons dû emprunter des sommes considérables pendant ces trois dernières années et il nous faudra en emprunter encore plus en 1971. A la fin de 1971, nous aurons auprès du gouvernement une dette d'environ 12.5 millions de dollars. Nous la remboursons en donnant chaque année 2 millions de dollars et nous pensons en avoir fini vers 1975.

Nous pensons que le tonnage va augmenter pour atteindre quelque chose comme un demi million ou 700,000 tonnes vers 1975. Il s'agit seulement du fret normal, ce qui comprend les deux articles principaux, le réapprovision-

[Text]

has caused the greater part of our increase in tonnage during the past three years. The figures I gave you tonnage-wise make no concession to the possibility of a pipe line or pipe lines down the Mackenzie which have been very much in the news recently.

That is the broad picture as far as we are concerned. I do not wish to go into it in much more detail because I might complicate the picture. In detail, the picture is rather a complicated one; using a broad brush, it is fairly simple. I think, Mr. Chairman, I will take the questions you want to put from there.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gilchrist.

We are dealing with the estimates of Northern Transport Company Limited, Vote L90, which you will find in the Blue Book on page 26-68.

Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): The first question that comes to my mind, Mr. Gilchrist, arose from your opening statement, the mention of your indebtedness to Canada. How much was it?

Mr. Gilchrist: \$12.5 million.

Mr. Thomas (Moncton): \$12.5 million.

Mr. Gilchrist: At the end of this year.

Mr. Thomas (Moncton): You mentioned paying it back at \$2 million . . .

Mr. Gilchrist: \$2 million a year.

Mr. Thomas (Moncton): Where is that \$2 million coming from? Is it operating revenue?

Mr. Gilchrist: It is coming from operating revenue, yes.

Mr. Thomas (Moncton): Does that show on your 1969 statement?

Mr. Gilchrist: There was \$1 million in 1969. There will be \$2 million in 19 . . . I am sorry, it did not start to appear in 1969.

• 1030

Mr. Thomas (Moncton): There was \$9 million outstanding at the end of 1969, and of this amount, \$2 million together with accrued interest and so on, is repayable in 1970 with the balance in the years 1971-74. In looking at your operating statement for 1969, I cannot see where this money is coming from. You did not earn that money, did you?

Mr. Gilchrist: We are starting to pay our debts in 1970 at the rate of \$2 million. This year our total cash flow in 1970 is in excess of \$8 million. Our gross revenue cash flow is in excess of about \$2.5 million. We will have enough money to cover that. I have with me our forecast of revenues for 1971, 1972 and 1973. In 1971 it is \$9.8 million against an operating cost of \$6.5 million; in 1972, it is a revenue \$11.35 million against \$7.43 million.

[Interpretation]

nement qui est quelque chose de permanent de l'activité de cette région et augmente d'environ 3 p. 100 par an. Et il y a aussi le soutien que nous apportons à l'exploitation pétrolière et minérale qui se développe très rapidement. Cela a atteint une très grande importance et c'est à cela que nous devons la plus grande partie de notre augmentation de tonnage pendant ces trois dernières années. Les chiffres que je vous ai donnés à propos du tonnage ne tiennent pas compte de la possibilité d'un ou de plusieurs oléoducs le long du Mackenzie dont on a beaucoup parlé récemment.

Voilà le tableau général de notre activité. Je ne veux pas donner beaucoup plus de détails car cela compliquerait la situation. S'il fallait donner tous les détails, les choses sembleraient très complexes; il est plus simple de vous donner une idée générale. Je pense, monsieur le président, que je vais maintenant répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gilchrist.

Nous nous occupons des prévisions budgétaires de la Société des transports du Nord Limitée, Crédit L90, que vous trouverez dans le Livre bleu à la page 26-69.

Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): La première question qui vient à mon esprit, monsieur Gilchrist, découle de votre déclaration. Vous avez parlé de votre dette auprès du Canada. A combien s'élève-t-elle?

M. Gilchrist: 12.5 millions de dollars.

M. Thomas (Moncton): 12.5 millions de dollars.

M. Gilchrist: À la fin de cette année.

M. Thomas (Moncton): Vous avez parlé de rembourser à raison de 2 millions . . .

M. Gilchrist: 2 millions de dollars par an.

M. Thomas (Moncton): D'où viennent ces 2 millions de dollars? S'agit-il d'un revenu de fonctionnement?

M. Gilchrist: En effet.

M. Thomas (Moncton): Cela est-il indiqué dans votre état de 1969?

M. Gilchrist: Nous avons fait 1 million de dollars en 1969. Il y aura 2 millions de dollars en 19 . . . Je suis désolé, cela n'a pas commencé à paraître en 1969.

M. Thomas (Moncton): Il restait 9 millions de dollars à la fin de 1969, et de cette somme, 2 millions de dollars avec intérêts accrus etc., doivent être repayés en 1970 avec le solde au cours des années 1971 à 1974. Si l'on regarde votre déclaration de fonctionnement pour 1969, je ne peux voir d'où provient cet argent. Vous n'avez pas gagné cet argent, n'est-ce pas?

M. Gilchrist: Nous commençons à payer nos dettes en 1970 en remboursant 2 millions par an. Cette année, nos liquidités totales dépassent 8 millions de dollars. Notre revenu liquide brut dépasse 2.5 millions de dollars. Nous aurons assez d'argent pour couvrir cela. J'ai ici notre prévision de revenu pour 1971, 1972 et 1973. En 1971, il s'agit de 9.8 millions de dollars contre des frais de fonctionnement de 6.5 millions en 1972 c'est un revenu de 11.35 millions de dollars contre 7.43 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): All I had were the 1969 figures and it is obvious there has been a very sharp improvement.

Mr. Gilchrist: We are just getting into the profit.

Mr. Thomas (Moncton): You anticipate no problem in paying back these loans out of revenues.

Mr. Gilchrist: I do not see it at the moment, no.

Mr. Thomas (Moncton): As you mentioned in your statement, with all the starting developments in the north area, you operate only barges hauling supplies back and forth.

Mr. Gilchrist: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): Naturally, as these developments progress you expect a bit more.

Mr. Gilchrist: Yes. I will give you roughly the tonnages, 1971, 300,000 tons; 1972, 350,000 tons; 1973, 425,000 tons; 1974, 500,000 tons. Of course, in 1974 and 1975 we are getting into the never-never land actually to some extent, but it is an educated guess. I might say for our forecast made in 1968, we were only out 1 per cent for 1969 and 1970. That is roughly the rate of increase and, again, this is only the resupply and support for the mineral explorations.

Mr. Thomas (Moncton): You mentioned capital expenditure, did you not, in your statement?

Mr. Gilchrist: I did not mention capital expenditure, but I have it here.

Mr. Thomas (Moncton): There will be heavy capital expenditures to handle this increased rate. What is your estimate on that?

Mr. Gilchrist: We are estimating capital expenditures in 1971 of \$4 million; in 1972 of \$5 million and in 1973 of \$5 million. After that we drop off down to \$1 million in 1974-75. The reason for this, gentlemen, is that there are two things that affect the capacity of barging equipment or, shall we say, shipping or water transportation equipment of any type. One is the size of the equipment and the other is the waterway over which it operates. We have reached the point now or are very close to it where it would be better for us to expend money on dredging than to invest it in additional equipment. The equipment we have at the moment, in my opinion, could handle roughly 500,000 tons, but its capacity at the moment under the conditions under which we are operating will likely only be about 350,000.

• 1035

This will be done by dredging at particular points on the river. On the Sans Sault Rapids, for instance, north of Norman Wells, which is well down the river, a channel is being finished this year. It was started last year. Once that is finished it will increase the capacity of our equipment north of that, shall we say, by about 40 per cent. This is what happens. For the full year we can then load through that area to a draught of from six to seven feet. At present, during the last part of the season, we are only operating at about half capacity. We only have about a three to a three and a half foot draught, so this drastically cuts down the tonnage that your equipment can carry.

With the help of the Department of Public Works and the MOT we are now endeavouring to get a comprehensive

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Les seuls chiffres dont je disposais étaient ceux de 1969 et il est clair qu'il y a eu une amélioration très nette depuis lors.

M. Gilchrist: Nous commençons seulement à réaliser des profits.

M. Thomas (Moncton): Vous ne prévoyez aucune difficulté pour le remboursement de ces frais à partir de vos revenus.

M. Gilchrist: Je n'en vois pas pour le moment, non.

M. Thomas (Moncton): Comme vous l'avez dit dans votre déclaration, avec tous les développements qui commencent dans la région du Nord, vous utilisez seulement des péniches qui transportent des approvisionnements dans un sens ou dans l'autre.

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Évidemment, à mesure que le progrès se fera, vous vous attendez à plus.

M. Gilchrist: Oui, je vais vous donner des tonnages approximatifs: 1971, 300,000 tonnes; 1972, 350,000 tonnes; 1973, 425,000 tonnes; 1974, 500,000 tonnes. Bien sûr, en 1974 et 1975 nous arrivons à une période trop loin encore pour qu'on puisse vraiment prévoir. Je dirais que, pour nos prévisions, c'est en 1968, nous nous sommes trompés de seulement 1% pour 1969 et 1970. Voilà quel est approximativement le taux d'augmentation et il s'agit là seulement de réapprovisionnement et d'aide aux exploitations minières.

M. Thomas (Moncton): Vous avez parlé de dépenses d'investissement, n'est-ce pas, dans votre déclaration?

M. Gilchrist: Je n'en ai pas parlé, mais je les ai ici.

M. Thomas (Moncton): Il faudra d'importantes dépenses d'investissement pour faire face à cette augmentation. Quelles sont vos prévisions à ce sujet?

M. Gilchrist: Nous estimons les dépenses d'investissement pour 1971 à 4 millions de dollars; celles de 1972 à 5 millions et celles de 1973 à 5 millions également. Ensuite nous retombons à 1 million de dollars pour 1974-1975. La raison en est, monsieur, qu'il y a deux choses qui ont une influence sur la capacité de nos péniches ou disons des équipements permettant le transport par voie d'eau de toute nature. L'une de ces choses est la taille de l'équipement et l'autre est la voie navigable sur laquelle cet équipement est utilisé. Nous avons atteint un point maintenant très proche de celui où il vaudrait mieux pour nous de dépenser de l'argent dans le dragage que pour des équipements supplémentaires. L'équipement dont nous disposons pour le moment, à mon avis, pourrait permettre de transporter environ 500,000 tonnes, mais sa capacité avec

les conditions de travail actuel, sera seulement d'environ 350,000 tonnes. Cela sera fait en effectuant des dragages à certains endroits de la rivière. Aux rapides Sans Sault, par ex., au nord de Norman Wells, ce qui est dans le bas de la rivière, on omet la dernière main cette année à un chenal. Il a été commencé l'année dernière. Une fois qu'il sera terminé, cela augmentera la capacité de notre équipement au nord, disons d'environ 40 p. 100. Voilà ce qui se passe. Et pendant toute l'année, nous pourrions alors faire passer dans cette région un tirant d'eau de 6 à 7 pieds. À présent, pendant la dernière partie de la saison, nous ne travaillons qu'à demi-capacité. Nous pouvons nous permettre seulement 3 à 3½ pi. de tirant d'eau, ce qui diminue donc considérablement le tonnage de notre équipage de transport.

[Text]

dredging program under way. With the Department of Public Works, we estimate that about \$16 million would give us a channel 350 feet wide and capable of taking an eight foot draught the year round all the way from Slave Lake right through to Tuktoyaktuk, which is about 1100 miles, and this would enable us, with the equipment we now have, to handle what we call swings or barges. Our largest barges are now of the 1500 class. They are about 250 feet long and about 56 feet wide. A swing of six of these could carry between 9,000 and 10,000 tons—we hope 10,000 tons—at a draught of about seven feet. That is in one swing and moving with one tug, and that is equivalent to the amount of tonnage that you can move on a freight train with 200 cars, so this will tell you the volume you can move, but it is going to take two or three years to do that. But there are very, very few points on the river, when you take 1100 miles of that river from Slave Lake down, and the area where we have to do any real, serious work is only a matter, I think, of about 20 miles. I think this would cover in total all that we have to do. It may be about 30, but it is relatively small.

There are very few people who really appreciate the size of the Mackenzie River and the use to which it could be put in the movement of freight. Since 1888 the Hudson Bay Company have had steamers on it. We took over their service in 1958—it was done in two stages, actually; one in 1956 and the other in 1958—on the coast. The capability for moving freight there is rather fantastic and the distance covered is something. From Waterways on Lake Athabasca, which used to be the rail head until the rail went into Hay River, to Shepherd's Bay on the west coast of the Boothia Peninsula, which is the long arm that goes up from Hudson Bay, is just about the same distance as a straight line between Halifax and Vancouver, just about 3,000 miles.

• 1040

In defence and with the support we get from the then DOT, now the MOT in the matter of aids to navigation, we have been able to deliver very dependably. I have been head of the Company for about nine years and in that time I think we have only missed delivering something less than 200 tons.

Mr. Thomas (Moncton): I have one more question, if I may, Mr. Chairman. Even though you do not anticipate purchasing too much additional equipment, I presume there will be normal replacement. I was just wondering about your purchasing practices. Do you regulate your own purchasing and, if so, do you try to specify Canadian yards where possible? Would you try to keep the business in Canadian yards?

Mr. Gilchrist: Yes, all our equipment has been built in Canada.

Mr. Thomas (Moncton): Is the purchasing done within your own Company?

Mr. Gilchrist: Yes, the purchasing is done within.

[Interpretation]

Mais maintenant, avec l'aide du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports, nous nous efforçons de mettre en chantier un programme très complet de dragage. Avec le ministère des Travaux publics, nous estimons qu'une somme d'environ 16 millions de dollars pourrait nous permettre de créer un chenal de 350 pi. de large, capable de supporter pendant toute l'année un tirant d'eau de 8 pi. qui irait du Lac de l'Esclave jusqu'à Tuktoyaktuk ce qui correspond à peu près à 1,100 milles et cela nous permettrait de faire passer ce que nous appelons des attelages de péniches. Nos plus grandes péniches portent maintenant 1,500 tonneaux. Elles ont environ 250 pi. de long et 56 pi. de large. Un attelage de six pourrait permettre de transporter entre 9,000 et 10,000 tonnes, nous espérons 10,000 tonnes avec un tirant d'eau de 7 pi. Il s'agit là d'un attelage pourvu d'un seul remorqueur et cela correspond à la quantité de tonnage que vous pouvez obtenir avec un train de marchandises de 200 wagons; vous voyez ce que cela représente, mais il faudra deux ou trois ans pour y arriver. Mais il y a en fait très peu d'endroits sur la rivière sur les 1,100 milles qui descendent du Lac de l'Esclave où il faudrait faire des travaux très importants. Tout cela concerne quelque chose comme 20 milles. Je pense que cela représente en effet le total de ce qu'il nous faudrait faire. Peut-être est-ce 30 milles, mais c'est relativement petit.

Il y a très peu de gens qui se rendent vraiment compte de la taille de la rivière Mackenzie et des services qu'elle pourrait rendre pour le transport des marchandises. Depuis 1888, la Compagnie de la Baie d'Hudson y a fait naviguer des bateaux à vapeur. Nous avons repris leur service en 1958, en deux étapes à vrai dire, l'une en 1956 et l'autre en 1958, sur la côte. Les possibilités de transport de marchandises y sont assez étonnantes et les distances également. Les voies navigables qui mènent du lac Athabasca,

qui étaient la tête de chemin de fer jusqu'à ce que celui-ci aille jusqu'à Hay River, jusqu'à Shepherd's Bay, soit la côte ouest de la péninsule de Boothia, qui est l'espèce de bras qui part de la Baie d'Hudson, la distance est la même que celle qui sépare Halifax de Vancouver, environ 3,000 milles. Grâce à l'aide que nous recevons du département des Transports qui s'appelle maintenant le ministère des Transports en ce qui concerne l'aide à la navigation, nous avons pu faire des livraisons très efficaces. Je suis à la tête de cette compagnie depuis environ neuf ans et depuis cette époque le total de ce que nous n'avons pas pu livrer se monte au maximum à 200 tonnes.

M. Thomas (Moncton): J'ai une autre question, monsieur le président. Bien que vous n'envisagiez pas d'acheter trop d'équipement supplémentaire, je suppose qu'il y aura le remplacement normal. Je me demandais comment vous pratiquiez ces achats. Réglez-vous vous-même vos propres achats et, si c'est le cas, essayez-vous de vous adresser surtout à des chantiers canadiens? Essayez-vous de faire travailler surtout les chantiers canadiens?

M. Gilchrist: Oui, tout notre équipement a été construit au Canada.

M. Thomas (Moncton): Et les achats sont effectués par votre propre compagnie?

M. Gilchrist: Oui, ces achats sont faits à l'intérieur même de la compagnie.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): On a tender basis, I suppose.

Mr. Gilchrist: Yes, we retain, of course, naval architects mostly in the Vancouver, but Dominion Bridge has built a lot of our barges. As a matter of fact, we were under pressure in 1968. In 1969 we built 24,000 tons, series 1,000, what we call the thousand series. Dominion Bridge had that contract and Allied had the contract for the three tugs in Vancouver. To give you some idea of the logistics problem in this thing, each barge was fabricated in 6 sections, each section 100 feet long and about 12½ feet wide, of the 100 series. The new ones we have, the 1,500 series—of course, there were only 8 of those built—but we had to build 24 of these in one season. Each one of those sections took two flatcars to handle. They were fabricated all the way from Victoria, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and one in Toronto. The logistics and the planning the railway had to do to get these in, to get their flatcars back and so forth was something close to 190 I think something close to 196 flatcars were involved in this thing. Some of them were put together at Waterways and some at Hay River. You look at the North and you say, "Well, there is all kinds of space", but then when you get right down to it, we did not have enough space in Hay River. We had to put some of them together at Waterways and then transport them across the pertage at Fort Smith. Actually, what we did was to put three sections together at Waterways, float the half barge down, take it across and then put the two halves together rock on the other side of Fort Smith, but for those that went to Hay River the pieces had to be loaded the right way at the fabricating plant. They had to go out the right end first because you could not turn these things at Waterways. The nearest "Y" was 80 miles back up the track so if anybody made a mistake you had to take this whole thing back up 80 miles, turn it and bring it back again. These are the problems.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I want to refer to the statement toward the end of the Annual Report on that second last page under the subheading "Planning for the future". The second paragraph reads:

• 1045

Because of the success of oil exploration in Alaska, the continuing exploration for oil and gas in the Arctic islands and in the Mackenzie delta, and the general increase in ancillary activities spurred by these programs, it has become apparent that the Company must plan for a further increase in traffic.

Mr. Gilchrist, there is a distinct possibility now that what was originally to have been a pipe line to the sea and a sea route for oil out of Alaska, may indeed become a pipe line running down the valley of the Mackenzie. I wonder if you could tell us, if that pipe line route were to materialize, what role your company would play in the building and development of that pipe line. It seems to me you would be multiplying not by 25 per cent a year, if that were to happen, but many, many times a year in size to play any significant part in it.

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Par voie d'adjudication, je suppose.

M. Gilchrist: Oui, nous utilisons, bien sûr, les services d'architectes navals surtout à Vancouver, mais *Dominion Bridge* a construit beaucoup de nos péniches. En fait, nous avons eu certains problèmes en 1968. En 1969, nous avons fait construire 24,000 tonnes, en péniches de 1,000 tonnes, ce que nous appelons les séries 1,000. *Dominion Bridge* avait le contrat et *Allied* avait le contrat pour les trois remorqueurs à Vancouver. Pour vous donner une idée des problèmes de logistique dans ce domaine, chaque péniche était fabriquée en six sections, chaque section avait 100 pieds de long et environ 12½ pieds de large. Les nouvelles péniches que nous avons, celles de la série 1500; il n'y a eu encore que huit d'entre elles de construites, mais il nous a fallu en construire 24 en une saison. Pour transporter chacune de ces sections, il fallait deux wagons plats. Elles étaient fabriquées partout, à Victoria, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et l'une même, à Toronto. La situation a aussi été très compliquée pour les chemins de fer puisqu'ils ont dû utiliser quelque chose comme 196 wagons plats. Certaines des parties ont été montées à Waterways et d'autres à Hay River. Vous regardez le nord et vous dites: «Oui, il y a bien de la place» mais quand vous y arrivez, vous constatez qu'il n'y a pas assez de place à Hay River. Nous avons dû en monter à Waterways et ensuite les transporter jusqu'à Fort Smith. Ce que nous avons en fait ça été de monter trois sections ensemble à Waterways, de faire descendre par la rivière la demi-péniche de la faire traverser et ensuite de réunir les deux moitiés de l'autre côté de Fort Smith, mais pour celles qui allaient à Hay River, les pièces devaient être chargées de la bonne façon à l'usine qui les fabriquait. Il fallait d'abord qu'elles sortent du bon côté, parce qu'on ne pouvait pas les retourner à Waterways. Le «Y» le plus proche était à 80 milles de là et donc si quelqu'un faisait une erreur, il fallait revenir 80 milles en arrière, le tourner et le remonter à nouveau. Voilà quelques-uns des problèmes.

Le président: M. Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, je veux parler de la déclaration qui est faite vers la fin du rapport annuel sur l'avant dernière page. Sous la rubrique Planification pour l'avenir, le second paragraphe porte:

Étant donné le succès rencontré par l'exploration pétrolière dans l'Alaska, et l'exploration qui se poursuit visant à découvrir du pétrole et du gaz dans les îles de l'Arctique et dans le delta du Mackenzie et étant donné également l'accroissement général des activités auxiliaires stimulées par ces programmes, il est devenu évident que la compagnie devrait prévoir une augmentation supplémentaire de son trafic.

M. Gilchrist, il se dessine nettement à l'heure actuelle une possibilité selon laquelle ce qui devait être un oléoduc vers la mer est donc un itinéraire permettant au pétrole de sortir de l'Alaska, et que l'on construira plutôt un oléoduc qui descendra le long de la rivière Mackenzie. Peut-être pourriez-vous nous dire si cet itinéraire de l'oléoduc doit se matérialiser et j'aimerais également savoir quel rôle votre compagnie jouera dans la construction et la mise au point de cet oléoduc. Il me semble que, dans ce cas, vous seriez contraint d'augmenter vos activités non pas de 25 p. 100 par an, mais de plusieurs fois par an si vous voulez continuer un rôle valable.

[Text]

Mr. Gilchrist: This has been very much a problem as far as we are concerned, and we have looked at it. We looked at it in quite some depth and it would have a very marked impact on our operations. To build the pipe line and build it in the time that we would hope it could be built in, the transportation would have to be by water because if you go back to the volume I mentioned, we could do this.

This would have to be looked upon as a separate operation from our present one. In other words, it would have to be superimposed on it. We would have to have a lot more equipment, but the equipment perhaps would be of a slightly different nature. For transporting pipe, the barge does not have to be built to the specification, for instance, that our barges are now, which are dual purpose, both oil and package freight. A pipe line of what they are planning, 48 inches, and if they built it within a matter of about three years, it would involve something in the neighbourhood of over 1 million tons of freight. By actual estimate, it is a little lower than that, but my own feeling is that we would have to move about 800,000 tons within 2 years and the total would be upwards of 1 million.

Mr. Deachman: Have studies, even preliminary studies, been undertaken by the government to determine to what extent they would expand your company and how they would go about preparing your company to meet the construction of a Mackenzie route pipe line?

Mr. Gilchrist: The government has not undertaken the studies, but we have. We have gone down to a fair amount of detail. We know the tonnage we would have to move; we know where we would have to put it, roughly, and we know the type of equipment we would require. I have informed the Department that we would need a year's notice to build equipment, but that is as far as the actual transportation phase of this has gone.

There are two studies being done on this thing. How far they have gone into the transportation end of it, I am not sure.

Mr. Deachman: When you say two studies have been made, who are making those two studies?

• 1050

Mr. Gilchrist: The consortium which is headed by the Trans-Canada Pipe Lines are making one and they are doing a lot of experimental work now just north of Norman Wells; they have a loop in there. There is another group looking into the possibility of oil consortium, the transportation of oil by pipe line and they have an experimental loop at Inuvik. This was a general one: it did not direct itself to the actual building of a pipe line down the Mackenzie so much. Then there is the third which is headed by Alberta Gas Trunk Lines Company which is also looking at the problem.

Mr. Deachman: In addition to your own expertise in the field and in addition to what you have already undertaken to find out about building a pipe line, there are three independent feasibility studies going on in the area which would cover systems of transportation and how to go about the development of a pipe line down the Mackenzie. Is that correct?

[Interpretation]

M. Gilchrist: En fait, nous nous sommes occupés de ce problème, et je dirais même que nous nous en sommes occupés très sérieusement, car c'est là un facteur qui risque d'avoir une influence extrêmement importante sur nos opérations. Si l'on veut construire cet oléoduc dans le délai fixé pour cette construction, il faudra alors faire un transport par eau; et nous sommes en mesure de faire ce transport.

Il ne faut pas considérer ce problème comme différent de ceux que nous affrontons à l'heure actuelle. En d'autres termes, c'est un problème qui se superposera au nôtre. Il faudra que nous disposions davantage d'équipement mais cet équipement sera peut être d'une nature différente, en effet, nous devons transporter des tuyaux et les péniches dont nous disposons n'ont pas été construites spécialement à cet effet; par exemple, les péniches que nous utilisons à l'heure actuelle sont conçues à la fois pour le transport du pétrole et pour le transport des marchandises. Un oléoduc tel qu'on en prévoit la construction, sera un oléoduc de 48 pouces et si on veut le construire en trois ans environ, il faudra transporter à peu près un million de tonnes de matériel. A l'heure actuelle les prévisions à ce sujet sont légèrement inférieures à ce chiffre, mais je pense que nous devrons transporter 800 milles tonnes en deux ans et le total montera à environ 1 million de tonnes.

M. Deachman: Est-ce que des études même préliminaires ont été entreprises par le gouvernement pour déterminer dans quelle mesure cela accroîtrait l'activité de votre compagnie et comment ils entendent aider votre société à participer à la construction d'un oléoduc dans le Mackenzie?

M. Gilchrist: Le gouvernement n'a pas entrepris d'étude, mais nous l'avons fait et de façon assez détaillée. Nous savons quel tonnage nous devrons transporter; nous savons également où nous devons le transporter, grosso modo, et nous savons également de quel genre d'équipement nous aurons besoin. J'ai informé le ministère que nous aurons besoin d'un préavis d'une année pour construire ce matériel, mais cela concerne la phase transport de l'opération.

Deux autres études sont également en cours à ce sujet. Où elles en sont exactement en ce qui concerne l'aspect transport de la question, je ne sais pas.

M. Deachman: Lorsque vous dites que deux études entreprises, est-ce que vous en connaissez les auteurs?

M. Gilchrist: Il s'agit du consortium dirigé par la Trans-Canada Pipe Lines et on est en train d'effectuer une étude qui implique les recherches expérimentales au nord de Norman Wells; ils ont là-bas une voie de raccordement. Un autre groupe envisage la possibilité de former un consortium de pétrole et le transport de pétrole par oléoduc et ils ont également une voie expérimentale à Inuvik. Mais il s'agit là d'une entreprise générale: elle ne s'intéresse pas en particulier à la construction d'un oléoduc le long du Mackenzie. Il y en a également une 3^e qui est dirigée par l'Alberta Gas Trunk Lines Company qui s'intéresse également au problème.

M. Deachman: En plus de votre propre expérience dans ce domaine et en dehors de ce que vous avez déjà entrepris concernant la construction d'un oléoduc, il y a donc 3 études indépendantes entreprises concernant la viabilité d'une telle construction dans cette région; ces 3 études concernent un éventuel transport et la construction d'un oléoduc le long du Mackenzie. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Gilchrist: That is correct.

Mr. Deachman: So a substantial amount of information has already accumulated and is available for the construction of such a pipe line.

Mr. Gilchrist: That is quite an accurate statement of the situation.

Mr. Deachman: I want to ask one more question, if I may, Mr. Chairman, and this has to do with the effect on the ecology operating on the permafrost. This is a subject on which you must have a very considerable amount of information, sir. In your opinion, in your years of operation in the North and of seeing operations of sled trains on the permafrost and so on, what is your opinion of the possibility of bringing a pipe line down the Mackenzie and operating it without getting into any major oil-spill damage?

Mr. Gilchrist: I see no real difficulty so long as your engineering and your planning is well done, particularly in view of the type of equipment that is now available to your constructors and to your pipe line companies that may be developing gathering lines as well or to gas and oil companies. I see no basic difficulty in bringing a pipe line, either oil or gas, down the Mackenzie River, over the tundra or in some cases bury it if you wish, but it must be carefully done. The knowledge is there; the expertise is there. It is a matter of organizing it and bringing it to bear on the problem.

Mr. Deachman: I have one more short question, Mr. Chairman. Do you see any major constructional difficulty which would impede the building of such a pipe line?

Mr. Gilchrist: No, I do not; not coming down the Mackenzie because you are not climbing any major mountain range. From Prudhoe Bay there are two routes: you can go along the coast and I think now some of the thinking is that way there is no major obstacle with the exception of a few rivers and these are not counted obstacles anymore so far as pipe lines are concerned. The other route comes in somewhat further to the south and they do come over two ranges of mountains there and down to the Peel. They hit the Mackenzie at about the lower extremity of the Delta. There they have mountain ranges to cross and this presents difficulties.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, if I can just have half a question then I will be through.

The Chairman: Make it small.

Mr. Deachman: Mr. Gilchrist, with your knowledge of people working in the North and discussing this subject, do you think there is an increasing possibility that the pipe line will come down the Mackenzie?

Mr. Gilchrist: If you are going to base your decision on strict economics, both as to market and to the total cost of transportation, the Mackenzie River route is the only one because your developing market is in the midwestern United States, and that is basically where you want to get the oil and gas to.

• 1055

Looking at the map, if you have to cross Alaska, then down and in, and take into consideration the problems there. Then look at the problem of coming down the Mackenzie, there is no comparison.

[Interprétation]

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Deachman: Par conséquent, on a rassemblé à l'heure actuelle un montant assez considérable de renseignements pour la construction d'un tel oléoduc. Est-ce bien ça?

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Deachman: Je voudrais poser, si vous me le permettez, M. le président, une autre question; il s'agit de l'effet subi par l'écologie lorsqu'on travaille sur le pergélé sol. C'est un sujet dont vous avez une excellente connaissance, monsieur. A votre avis, étant donné que pendant des années vous avez travaillé dans le nord et observé les opérations de traction sur le pergélé sol qu'elle est votre opinion quant à la possibilité de construire un oléoduc le long du Mackenzie et de le faire fonctionner sans qu'il y ait une trop grosse dégradation causée par le pétrole?

M. Gilchrist: Selon moi, cela ne présente pas de grosses difficultés dans la mesure où l'aspect technique et la programmation de l'opération sont correctement envisagés; à l'heure actuelle, l'équipement dont disposent les compagnies pétrolières qui désirent construire des lignes de jonction pour le transport du gaz comme pour le transport du pétrole est tel que je ne crois pas qu'il y ait de grosses difficultés à construire un oléoduc ou même un gazoduc le long de la rivière Mackenzie, sur la tundra dans certains cas, on peut même penser à l'enterrer, mais cela doit être fait avec beaucoup de soin. Nous avons les connaissances nécessaires à ce sujet nous avons également l'expérience. Il s'agit donc de les réunir afin de résoudre le problème.

M. Deachman: J'ai une autre question, très brève, monsieur le président. Pensez-vous que la construction d'un tel oléoduc présenterait de grosses difficultés?

M. Gilchrist: Non, je ne crois pas; le long du Mackenzie, il n'y a pas de grosses chaînes de montagnes. Depuis Prudhoe Bay il y a 2 itinéraires: on peut aller le long de la côte et je crois que c'est ce que l'on contraire à l'heure actuelle car il n'y a pas de gros obstacles sauf quelques rivières que l'on peut considérer comme des obstacles négligeables pour les oléoducs. Il y a une autre possibilité, un itinéraire qui irait plus loin vers le sud et qui devrait traverser 2 chaînes de montagnes pour arriver au Peel. Elles aboutissent au Mackenzie River à l'extrémité la plus basse du Delta. Là, elles doivent traverser les chaînes de montagnes et ceci présente des difficultés.

M. Deachman: Monsieur le président, puis-je poser une demie question, et j'aurai terminé.

Le président: Soyez bref.

M. Deachman: M. Gilchrist, étant donné votre expérience des gens travaillant dans le nord et puisque nous en sommes à ce sujet, pensez-vous qu'il y ait une possibilité toujours plus grande que cet oléoduc soit construit le long du Mackenzie?

M. Gilchrist: Si l'on veut fonder sa décision sur des critères strictement économiques; c'est à dire envisager d'une part le marché et d'autre part le coût total de transport, je pense que l'itinéraire le long de la Mackenzie est le seul possible, car les marchés en développement se trouvent dans les états américains du Midwest et c'est par conséquent là-bas que l'on veut transporter le gaz et le pétrole.

Si on examine la carte, on se rend compte que si l'on doit traverser l'Alaska et si l'on se rend compte de tous les problèmes que cela soulève, si ensuite on examine l'itinéraire le long du Mackenzie, il n'y a aucune comparaison.

[Text]

Mr. Deachman: Thank you very much.

Mr. Skoberg: Further to the questions that have been asked and the research you say you have had carried out, have any personnel in that research team actually looked at the effect on the ecology and, if so, have you been able to make a determination to offset the fears that have been expressed by many conservationists?

Mr. Gilchrist: We have had no one in those teams looking at the actual matter of the infringement on the ecology or on the actual design of the pipes—there is a difference. Our area of responsibility has been just in the transportation.

Mr. Skoberg: Pretty well on the economics of that transportation.

Mr. Gilchrist: Yes. I might say that my experience in the North goes a bit beyond the northern transportation. I have actually worked as a mining engineer, which is my profession, in Yellowknife and to the north of Yellowknife on a number of these, and this adds to my firm belief that this problem of the ecology and the infringement on the ecology of a pipeline can be handled quite competently.

Mr. Skoberg: In respect of other studies that are going on, which you have mentioned previously, are you aware whether or not they have taken into consideration the effect on the ecology and the whole permafrost question itself?

Mr. Gilchrist: Oh, yes. This is very much in their line, because permafrost varies greatly from place to place, depending on the ground which it comes through, and all this has to be taken into consideration when you are actually designing you pipeline—whether it is above ground, below ground and so forth.

Mr. Skoberg: I understand there are still six directors on the company.

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Skoberg: And are they associated with other directorships, Eldorado Mining for example?

Mr. Gilchrist: Most of them are not. None of them are directors of Eldorado, actually. They are practically all either connected with the operation or with transportation. We have, for instance, Mr. Caywood, who was head of our aviation division. The president of Rivtow on the coast is one of our directors. We have a legal man as well. We also have with us Mr. Murray Watts, one of the leading and most successful Canadian prospectors, with an enormous amount of experience in the North.

Mr. Skoberg: None of the directors are either directly or indirectly connected with some of the other transportation systems that you have in there, such as Great Slave Lake and...

Mr. Gilchrist: No, except perhaps Mr. Caywood, as far as the aviation is concerned.

Mr. Skoberg: I notice that it was said the Corporation always has operated at a profit and that there had been at least two previous attempts to acquire the company itself. Are you aware whether or not there have been any further attempts since 1961 to acquire the Northern Transportation Company?

[Interpretation]

M. Deachman: Merci beaucoup.

M. Skoberg: Je voudrais poursuivre les questions qui ont déjà été posées concernant les recherches effectuées. Vous avez dit que de telles études ont été entreprises et j'aimerais savoir si vous avez demandé aux personnes qui se sont occupées de ces études d'envisager la question de l'influence sur l'écologie; dans l'affirmative, avez-vous des éléments qui vous permettraient d'atténuer les craintes qui ont été exprimées par plusieurs personnes qui s'occupent de la protection de l'environnement?

M. Gilchrist: Personne dans ces équipes n'était chargé de s'occuper particulièrement de la question de la dégradation de l'environnement, pas plus qu'ils ne s'occupaient de la conception des oléoducs. Nous ne nous occupons en fait que du transport.

M. Skoberg: Vous vous intéressez donc à l'aspect économique du transport.

M. Gilchrist: Oui. Je dois dire également que mon expérience des questions du Nord ne se limite pas aux transports dans le Nord. Je suis ingénieur minier et j'ai travaillé en fait à *Yellowknife*; et au nord de *Yellowknife*; ceci me permet de croire que le problème de l'écologie et de la détérioration de l'environnement par un oléoduc peut être réglé d'une manière parfaitement convenable à condition qu'on le fasse avec compétence.

M. Skoberg: En ce qui concerne les autres études qui sont en cours et dont vous avez parlé, savez-vous s'ils ont pris en considération l'influence sur l'environnement et s'ils se sont intéressés en particulier au pergélisol?

M. Gilchrist: Oui. Ils s'y intéressent beaucoup; car le pergélisol varie beaucoup d'un endroit à l'autre et il faut prendre tout cela en considération lorsqu'on envisage de construire un oléoduc, que ce soit un oléoduc sur le sol ou un oléoduc enfoui.

M. Skoberg: Je crois qu'il y a 6 directeurs dans la Société.

M. Gilchrist: Oui.

M. Skoberg: Est-ce qu'ils sont en relation avec d'autres directions de sociétés, telles que *Eldorado Mining*?

M. Gilchrist: La plupart d'entre eux ne le sont pas. Aucun d'entre eux n'est réellement directeur de l'Eldorado. Ils s'occupent presque tous de transport. Nous avons, par exemple, M. Caywood, qui dirige notre secteur aviation. L'un de nos directeurs est président de *Rivton*, sur la Côte. Nous avons également un juriste parmi nous. Nous avons enfin M. Murray Watts, l'une des plus éminentes personnalités canadiennes en matière de prospection; l'expérience du Nord de M. Murray Watts est énorme.

M. Skoberg: Aucun des directeurs n'est donc en relation directe ou indirecte avec les autres systèmes de transport existant dans cette région, tel que le Grand Lac de l'Esclave...

M. Gilchrist: Non, sauf peut-être M. Caywood en ce qui concerne l'aviation.

M. Skoberg: Je remarque que l'on a dit que votre Corporation a toujours travaillé en faisant des bénéfices et que l'on a tenté précédemment au moins deux fois de s'en porter acquéreur. Y a-t-il eu d'autres tentatives depuis 1961, pour acheter la Société des transports du Nord Limitée?

[Texte]

Mr. Gilchrist: Not to my knowledge.

Mr. Skoberg: I believe in 1961 it said the offer was still being pressed at that time.

Mr. Gilchrist: I believe you are referring to the Yellowknife Transportation Company?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Gilchrist: Actually, in the end we purchased them.

Mr. Skoberg: Who were the other two competitors though? Another competitor was urging that they be given the right to acquire the assets of Northern Transportation. Are you familiar with that?

Mr. Gilchrist: No, not in my time. Yellowknife did make overtures to the government suggesting that they buy Northern Transportation, but the government of the day said no, we will not sell Northern Transportation but, if you wish to sell, we will buy, which we did in the end. But I have no knowledge of anybody else.

• 1100

Mr. Skoberg: At that particular time there was considerable debate I understand about the cost of transportation and the charges being made by Northern Transportation. Do you customers now consider that your rates are in line with the regular rates charged by your other competitors, as an example?

Mr. Gilchrist: As far as we know, we have practically no complaints. I might say that we have not, with the exception of some specialized situation but that was merely a change more of class. We have not really changed our rates in over 20 years.

Mr. Skoberg: Your rates are governed by the Department, are they not? Are they not set by the Transport Commission?

Mr. Gilchrist: Oh, yes. We are subject to the Transport Commission.

Mr. Skoberg: There has been some discussion recently . . .

Mr. Gilchrist: As a matter of fact, I should mention right here that the cost of transporting petroleum products has come down over the years rather than gone up.

Mr. Skoberg: There has been some suggestion, of course, that the new Corporation may take over Northern Transportation.

Mr. Gilchrist: This is what I read in the papers, yes.

Mr. Skoberg: If it is a profitable venture, I am sure that some of the private people would like to get their hands on it.

What would you say is the employment picture now in your Company regarding total employment, exclusive of the Executive?

Mr. Gilchrist: At the peak of the summer, we handled about 619 last year.

[Interprétation]

M. Gilchrist: Pas à ma connaissance.

M. Skoberg: Je crois qu'en 1961 l'offre était toujours valable.

M. Gilchrist: Je pense que vous faites allusion à la *Yellowknife Transportation Company*?

M. Skoberg: Oui.

M. Gilchrist: En vérité, en fin de compte, c'est nous qui les avons achetés.

M. Skoberg: Quels étaient les deux autres concurrents? Un autre concurrent avait demandé qu'on lui accorde le droit d'acheter l'actif de la *Northern Transportation*. Êtes-vous au courant de cela?

M. Gilchrist: Non, je n'étais pas présent à cette époque. La *Yellowknife Transportation Company* avait entrepris des démarches auprès du Gouvernement dans le but d'acheter *Northern Transportation*, mais le Gouvernement de l'époque a répondu par la négative. Le Gouvernement a répondu qu'il ne vendrait la Société des transports du

Nord, mais que si eux étaient vendeurs, nous nous porterions acheteurs, c'est en définitive ce que nous avons fait. Mais je n'ai pas eu connaissance de d'autres démarches.

M. Skoberg: A cette époque, on discutait beaucoup de la question du coût du transport et des tarifs pratiqués par la Société des transports du Nord. Est-ce que vos clients considèrent à présent que vos tarifs sont conformes aux tarifs normaux pratiqués par les autres concurrents?

M. Gilchrist: Pour autant que je sache, nous n'avons enregistré aucune plainte. Je puis dire que, à l'exception de certains cas particuliers qui constituaient plutôt d'ailleurs un changement de catégorie, nous n'avons pratiquement pas changé nos tarifs depuis vingt ans.

M. Skoberg: Vos tarifs sont régis par le ministère, n'est-ce pas? Ne sont-ils pas fixés par la Commission des transports?

M. Gilchrist: Oui. Nous sommes soumis aux réglementations de la Commission des transports.

M. Skoberg: Récemment, on a parlé de . . .

M. Gilchrist: En fait, je devrais dire ici que le coût du transport des produits pétroliers a diminué au cours des années, plutôt qu'il n'a augmenté.

M. Skoberg: On a également dit, évidemment, que la nouvelle corporation pourrait prendre le contrôle de la Société des transports du Nord.

M. Gilchrist: C'est ce que j'ai lu dans les journaux, effectivement.

M. Skoberg: S'il s'agit d'une entreprise rentable, je suis certain que bon nombre de personnes du secteur privé seraient heureuses de mettre la main dessus.

Pourriez-vous nous donner une description du tableau des emplois dans votre société, non compris la direction?

M. Gilchrist: Lors de la période de pointe, en été, notre personnel se montait à environ 619 personnes l'année dernière.

[Text]

Mr. Skoberg: And how many of those people would be native people from the areas that you are in?

Mr. Gilchrist: There were 137 out of the 619 who were residents of the North, and I would say that 95 per cent of those would be natives.

Mr. Skoberg: What type of recruitment program do you have, and actually do you have any problem obtaining the necessary personnel?

Mr. Gilchrist: Surprisingly enough, we have never had a problem obtaining people for this.

Mr. Skoberg: I am directly concerned with that type of recruitment amongst the native personnel or the native people of the area you carry out to try to get those people.

Mr. Gilchrist: We work very closely with the territorial government on this. One of the problems we have is that this is seasonal work and we have made quite some effort to get the young natives interested particularly in the pilot life, and we have taken a number of those and sent them out for basic training, that is, after they have come through the local educational system. As I say, we have 137 out of 619.

Another problem is that our peak season is the Peak when everybody else is employing people at the same time. This is one of the reasons why it makes it difficult for us to exert as much influence or at least give as much aid as we could.

Mr. Skoberg: The other point that has come to light lately, and I believe it is in a court case in Ontario, is that any federal undertaking working within a province has to be supervised by a federal safety inspector. Are you having that problem, or do the provincial safety inspectors still have jurisdiction in so far as inspection is concerned? It would be territorial.

Mr. Gilchrist: That has changed. It is the federal certainly in the Territories with respect to safety but a lot of our previous experience, of course, when we had the base at Waterways—that is Alberta, and that has to be provincial. There has been almost complete liaison between the two in this matter of safety and inspection but we adhere to the federal standards.

• 1105

Mr. Skoberg: You have not actually run into that problem, as yet. It is a most recent case, I understand, and it is causing some concern.

What, actually is your safety record in so far as your operation is concerned? Do you carry on any type of program in this regard? I am thinking of the entire field now of . . .

Mr. Gilchrist: Our safety record is rather good. If you are thinking of actual fatalities or anything of that nature it is extremely good on this and we have pretty strict safety regulations in the operations of boats or tugs and your barges. The reason is that in Arctic waters or even on the Mackenzie a man does not last very long. In fact, in the Arctic waters he will last maybe five minutes so he cannot go. If you take a captain in the Simpson Channel and he hits something, an S.O.S. is not very much good to him, because there is nobody within a thousand miles of him.

[Interpretation]

M. Skoberg: Combien, parmi ces personnes, sont des indigènes de ces régions?

M. Gilchrist: Cent trente-sept personnes sur 619 étaient des résidents de la région du nord et je dirais qu'environ 95 p. 100 de nos employés sont des indigènes.

M. Skoberg: Quels sont vos critères de recrutement? Avez-vous de sérieux problèmes pour trouver le personnel nécessaire?

M. Gilchrist: C'est assez surprenant, mais nous n'avons jamais rencontré de problèmes lorsqu'il s'est agi de trouver les personnes dont nous avions besoin.

M. Skoberg: Je m'intéresse particulièrement au recrutement au sein de la population indigène.

M. Gilchrist: Nous travaillons en collaboration très étroite avec le gouvernement territorial à ce sujet. L'un des problèmes que nous avons rencontré est celui du travail saisonnier et nous avons fait de grands efforts pour essayer d'intéresser les indigènes et pour essayer de leur donner une formation; ceci a été fait après qu'ils eurent suivi l'enseignement prodigué par le système d'enseignement local. Comme je l'ai dit, cela concerne 137 personnes sur 619.

Un autre problème qui se pose à nous est celui de la saison de pointe. La saison de pointe est la même pour tout le monde, par conséquent nous cherchons à recruter du personnel en même temps que les autres. C'est une des raisons qui rend difficile notre tâche lorsque nous essayons d'apporter une aide ou d'exercer une certaine influence.

M. Skoberg: Une autre question a été soulevée récemment, et elle a donné lieu à un procès en Ontario, je crois; il s'agit du fait que toute entreprise fédérale travaillant dans une province doit être l'objet d'une surveillance de la part d'un inspecteur fédéral de sécurité. Est-ce que cela vous a causé des problèmes, ou est-ce que les inspecteurs provinciaux de sécurité ont toujours compétence pour ce genre d'inspection?

M. Gilchrist: Cela a changé. En ce qui concerne la sécurité, l'autorité appartient sans aucun doute au gouvernement fédéral dans les Territoires du Nord-Ouest, mais auparavant lorsque nous avions des bases à Waterways, c'est-à-dire en Alberta, nous avions affaire au gouvernement provincial. Je pense qu'il y a eu une intégration quasi complète entre les deux niveaux au sujet de l'inspection et de la sécurité, mais nous respectons les normes fédérales.

M. Skoberg: Par conséquent vous n'avez pas encore rencontré de problèmes. L'affaire dont je parle est récente et elle a causé beaucoup d'inquiétudes.

Où en êtes-vous en ce qui concerne la sécurité? Est-ce que vous avez un programme à ce sujet?

M. Gilchrist: La situation est assez bonne à ce sujet. Si vous parlez en termes d'accidents, je dois dire que nous avons des règlements extrêmement sévères en matière de sécurité pour les opérations à bord des bateaux, des remorqueurs ou des péniches. La raison en est que dans les eaux de l'Arctique ou même dans les eaux du fleuve Mackenzie, un homme ne résiste pas très longtemps. En fait, dans les eaux de l'Arctique, il tiendra au maximum 5 minutes. Imaginez qu'un capitaine lance un S.O.S. dans le canal Simpson; personne, à des milliers de miles à la

[Texte]

The competence of your officers and your crews has to be—this is one area in which you cannot fool, you cannot really let down a minute on this—the best you can get. We keep them on the payroll the year round and our standard is very high and this again reflects in our safety.

Mr. Skoberg: Thank you. I will go to the bottom of the list.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, Mr. Gilchrist made a statement there about winter transport or transport all year round. What is the length of your season usually?

Mr. Gilchrist: On the Arctic coast we plan 50 to 60 days. We have to be in and out in 60 days. We can stretch it, perhaps, to 70 days. As you come down to, say, the Bear Lake area, we have, perhaps six weeks to two months—a little better than that, a little over two months. When you get down to Slave Lake, we have about four months; to Lake Athabasca, four and a half months. You work from about four and a half months down to about 60 days . . .

Mr. Howe: Most of your freight is up, do you get much coming out?

Mr. Gilchrist: Very little. Not much more than 5 per cent, if that.

Mr. Howe: We hear stories about the fact that there is a tremendous buildup in the North of oil drums and things that are deteriorated, even cars and vehicles that are building up. We get lots of it down here, but we understand that there is a tremendous buildup in the North. Is this true in the area where you are operating and around your bases?

Mr. Gilchrist: Not around our bases because we take it in, in bulk, in the barges and we pump it into large tanks. So far as we are concerned, our spare drums come out because they are worth \$10 a piece actually and it is worth bringing them out. But we do have a fair input of drums to the North because we take quite a number of empty drums to Norman Wells. Now, admittedly, the pictures that appear in the papers give quite an impression of the number of drums that are left and so forth. If you ever get a chance to fly over that country then take it because you will come back with an entirely different impression after you have seen the actual miles, hundreds of miles. Maybe you will see a drill site which has been left in rather a disreputable condition. If you take that particular picture, fine, but there are thousands of miles besides that, and that is a different thing.

• 1110

But I think there is a real effort being made by most of the operators in the north now to clean up their camp and drill sites and so forth. This has been much more noticeable in the last few years.

I think the matter of oil drums is . . .

[Interprétation]

ronde, ne pourra lui venir en aide. Par conséquent, la qualité et la compétence de nos officiers et de nos équipages doit être absolument de premier ordre; nous devons être intraitables à ce sujet. Nous les employons tout le long de l'année et nos normes sont extrêmement élevées, c'est pour cela que nous parvenons à un maximum de sécurité.

M. Skoberg: Merci. Je demanderais à être inscrit au bas de la liste.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, M. Gilchrist a parlé de transport en hiver et de transport tout au long de l'année. J'aimerais savoir combien de temps dure votre saison en général?

M. Gilchrist: Sur la côte Arctique, nous prévoyons 50 à 60 jours. Nous devons entrer et sortir en 60 jours. Nous pouvons essayer d'étendre cette période, peut-être jusqu'à 70 jours. Vous savez également que lorsqu'on descend vers le lac de l'Ours par exemple, on a alors de 6 semaines à 2 mois—parfois un peu plus de 2 mois. Si l'on descend encore jusqu'au lac de l'Esclave, on dispose alors de 4 mois; au lac Athabaska, de 4½ mois. Nous travaillons donc entre 60 jours et 4½ mois . . .

M. Howe: Vous transportez la majeure partie de votre cargaison vers le nord, est-ce qu'il y en a une partie qui part dans l'autre sens?

M. Gilchrist: Très peu. Pas plus de 5 p. 100, et peut être moins.

M. Howe: Nous avons beaucoup entendu parler de l'amoncellement de barils de pétrole dans le Nord et de quantité d'autres choses en mauvais état, même par exemple des voitures et des véhicules. Est-ce que cela se produit également dans les zones dans lesquelles vous travaillez et tout autour de vos bases?

M. Gilchrist: Pas autour de nos bases, car nous embarquons tout cela, en vrac, à bord des péniches et nous mettons tout cela dans de grands réservoirs. En ce qui nous concerne, nous récupérons nos barils car ils valent \$10 pièce et cela vaut la peine de les rapporter. Nous emportons beaucoup de barils vides à Norman Wells. En fait, je pense que les photographies qui apparaissent dans les journaux donnent l'impression que beaucoup de barils sont abandonnés. Mais si jamais vous avez l'occasion de vous rendre dans ces régions, vous en reviendrez avec une impression totalement différente, surtout lorsque vous aurez vu ces étendues, qui représentent des centaines et des centaines de miles. Il vous arrivera peut-être de voir une zone de forage, abandonnée dans un état lamentable. Si vous prenez cet exemple particulier, très bien, mais il ne faut pas oublier qu'il y a des milliers de miles derrière, et cela compte beaucoup.

Mais je pense qu'un effort réel est fait par la plupart des personnes qui travaillent dans le Nord pour essayer de nettoyer leur camp et les zones de forage. Cela est devenu beaucoup plus visible au cours des dernières années.

Je pense que, en ce qui concerne les barils de pétrole . . .

[Text]

An hon. Member: Exaggerated?

Mr. Gilchrist: A bit, I think. Oil drums in quantity, aesthetically, do not look very good, but they do not pollute too much either. It just leaves a disorderly mess.

Mr. Howe: We hear about ocean ports being set up for containerizing. Are you getting any container traffic on your barges?

Mr. Gilchrist: Not yet, but we are looking at this. We are looking at the piggy-back situation. You must remember that this matter of drafts in the MacKenzie River always has been a problem with us. A container is so many pounds. We use a pallet, and we use strapping on it, and this cuts down on poundage. But we are beginning now to look at the container because, as traffic increases, as well as the frequency of movement of your tugs and so forth, speed of delivery is beginning to become a factor in this situation—maybe more so than the actual weight. We think particularly between Yellowknife and Hay River, piggy-back has possibilities, by coming in on the train and then just going right onto the

Mr. Howe: Do you have a direct outlet to the Pacific Ocean.

Mr. Gilchrist: No, we have not.

Mr. Howe: No train service or anything coming across to the end of your line and on up to Aklavik. It is all up and down.

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Howe: You do not have too much east and west traffic.

Mr. Gilchrist: No, there is practically none.

Mr. Howe: If this new highway comes in, do you think it will be helpful?

Mr. Gilchrist: We do not expect that it will have much impact. A highway of that standard, or any standard, has a certain capacity and that is all. I do not think you could move much more than about 60 per cent of what you could move on the river. They have had an all-weather highway into Yellowknife now for over 10 years, but last year we took a greater tonnage into Yellowknife than we ever took before.

One of the interesting points, to develop what you are saying, is that it does not seem to matter; as tonnage goes up in the north your percentage of petroleum products stays practically the same, between 50 and 55 per cent—almost constantly within those limits.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Rock: Mr. Gilchrist, in your estimates of last year you had an amount of \$9,500,000 and this year it is \$4,000,000. The financial report I have in front of me is for 1969, so it is difficult for me to ask the questions I intended to ask. I do not have the 1970 report, which possibly would include these amounts within your financial report. However, all the questions I put and comments I make will be on your 1969 financial report.

In the year 1969 you did over \$8 million worth of business and your capital assets were over \$34 million.

[Interpretation]

Une voix: A-t-on exagéré...

M. Gilchrist: Un petit-peu, je pense. Les barils de pétrole en grande quantité ne sont pas très beaux à voir; il faut le reconnaître, mais ils ne sont pas un élément de pollution important. Tout simplement, ils laissent une impression de désordre.

M. Howe: On parle beaucoup de modifications apportées aux ports océaniques dans le but de les adapter aux conteneurs. Est-ce que vous transportez des conteneurs sur vos péniches?

M. Gilchrist: Pas jusqu'à présent, mais nous le prévoyons. Nous nous occupons des véhicules plats. Vous vous souvenez que la question des courants dans la rivière Mackenzie a toujours été un problème pour nous. Un conteneur pèse un certain nombre de livres. Nous utilisons une «pallet» et nous arrimons le tout avec des cordages, ce qui permet de ne pas alourdir l'ensemble. Mais nous examinons en ce moment l'éventualité d'adopter les conteneurs, car au fur et à mesure que le trafic s'intensifie et que nos remorqueurs travaillent de plus en plus, la vitesse de livraison commence à devenir un facteur important, peut-être plus que le poids. Je pense qu'un tel système a bien des chances de se développer, particulièrement entre Yellowknife et Hay River; la cargaison pourrait être déchargée directement du train sur la péniche et expédiée immédiatement.

M. Howe: Est-ce que vous avez un débouché sur l'océan Pacifique?

M. Gilchrist: Non, nous n'en avons pas.

M. Howe: Il n'y a aucun service de chemins de fer ou aucune liaison allant de la fin de votre ligne de transport jusqu'à Aklavik?

Il s'agit donc d'un trafic uniquement nord-sud.

M. Gilchrist: Oui.

M. Howe: Vous n'avez pas beaucoup de trafic est et ouest.

M. Gilchrist: Pratiquement pas.

M. Howe: Est-ce que vous pensez que la construction de cette nouvelle autoroute pourra être utile?

M. Gilchrist: Nous ne pensons pas que cela aura une grosse influence. Une route, quelque soit sa catégorie, a une certaine capacité, un point c'est tout. Je ne pense pas que l'on puisse transporter sur la route plus de 60 p. 100 de ce que l'on pourrait transporter sur la rivière. Voici plus de dix ans, on a construit une route tout temps jusqu'à Yellowknife, mais l'année dernière, nous avons transporté plus de tonnage à Yellowknife que nous ne l'avons jamais fait auparavant.

L'un des points intéressant, pour développer ce que vous venez de dire, est que cela n'a pas d'importance. Au fur et à mesure que le tonnage augmente dans le Nord, le pourcentage de produit pétrolier demeure pratiquement le même, à savoir entre 50 et 55 p. 100 de manière constante.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

M. Rock: Monsieur Gilchrist, dans vos prévisions de l'année dernière il y avait un montant de 9.5 millions de dollars et cette année il est de 4 millions de dollars. Le rapport financier que j'ai sous les yeux est de 1969, par conséquent, il m'est difficile de poser la question que je voulais soulever. Je n'ai pas le rapport de l'année 1970, qui devrait en principe comprendre ces chiffres. Par conséquent, toutes les questions que je poserais et les commentaires que je ferais seront basés sur votre rapport financier de 1969.

[Texte]

The Chairman: Mr. Rock, could I interrupt you for a minute? While we have a quorum, could we have an understanding between all parties to adopt Vote L90?

• 1115

Mr. Rock: I am very sorry but I will not agree to this.

The Chairman: We will allow you to put all your questions. It is just that while we have a quorum...

Mr. Rock: Yes, but it pertains to this \$4 million, Mr. Chairman, that...

The Chairman: You could come back to that. We will leave the question open until the end. It is just a matter of having this report adopted while we have a quorum.

Mr. Rock: Yes, I understand, but the point is that I feel that that \$4 million should not be a loan. I feel that the government of Canada should purchase the balance of the shares. They are authorized to issue 50,000 shares and they have only issued 1,520 shares at \$152,000. It is on this \$152,000 that the financial base of the company was formed and it should have been \$5 million, and I think instead of always putting this company in debt this way, as they do the CNR and as they do Air Canada and other corporations, I think Canada should invest rather than making temporary loans as they have done in the past. I think for a change that the government of Canada should invest in the company by purchasing the balance of those shares, which would cost in total \$5 million. This is what I am getting at and it is about this that I want to ask questions.

I did this with the Seaway. With the Seaway there is no base at all, the whole thing is loans, which is nonsense. It is the same thing with this company. If they are expanding and if they have assets of \$34 million, why do they only have a base of shares of \$152,000. This is a lot of nonsense.

An hon. Member: Right.

Mr. Rock: They should have at least \$10 million, \$15 million or \$20 million worth of Government of Canada shares invested in the company. If you look at this financial report, Mr. Chairman, you will see down here...

An hon. Member: Why did you not tell Mr. Jamieson?

Mr. Rock: I did not see this report at the time and I have questioned him on that in the past in general terms. Here you have interest on loans from Canada, \$468,125. They had an income of \$974,836. If you will look at that, this total amount should actually have been a profit if the investment was right, and then 50 per cent of that should have been taxable and they would have had, perhaps, a \$490,000 profit.

The Chairman: Order, please. I think you should ask questions rather than making a speech, Mr. Rock.

[Interprétation]

Au cours de l'année 1969, vous avez enregistré un chiffre d'affaires de 8 millions de dollars en votre actif en capital était de plus 34 millions.

Le président: Monsieur Rock, puis-je vous interrompre une minute? Étant donné que nous avons un quorum, est-ce que tous les partis ne pourraient pas s'entendre pour adopter le crédit L90?

M. Rock: Je suis désolé, mais je ne suis pas d'accord.

Le président: Vous pourrez poser toutes vos questions. Mais étant donné que nous avons un quorum...

M. Rock: Entendu, mais cela se rapporte à ces 4 millions de dollars, monsieur le président...

Le président: Vous pourrez y revenir. Vous poserez cette question quand vous voudrez. Il ne s'agit que d'adopter ce rapport pendant que nous avons un quorum.

M. Rock: Bien sûr, je comprends, mais il n'en reste pas moins que je pense que ces 4 millions de dollars ne devraient pas représenter un emprunt. Je pense que le gouvernement du Canada devrait acheter le restant des actions. Ils ont le droit d'émettre 50,000 actions et ils n'en ont émis que 1,520 à \$152,000. C'est sur ce capital de \$152,000 que la Société s'est formée alors qu'il devrait avoir été de 5 millions de dollars, et je pense qu'au lieu de toujours mettre cette Société en dette de cette manière comme ils le font pour le CN et comme ils le font pour Air Canada et d'autres sociétés, je pense que le Canada devrait investir plutôt que de faire des prêts temporaires comme par le passé. Je pense que pour une fois le gouvernement du Canada devrait investir dans cette compagnie en achetant le solde de ses actions, ce qui coûterait au total 5 millions de dollars. C'est là où je veux en venir, c'est à ce sujet que je veux poser des questions.

J'ai fait de même au sujet de la Voie maritime. En ce qui concerne la Voie maritime, il n'y a pas du tout de capital de départ, tout repose sur des prêts, ce qui est absurde. C'est ce qui se passe avec cette Société. S'ils sont en expansion et qu'ils ont un actif de 34 millions de dollars pourquoi n'ont-ils qu'un capital-actions de \$152,000? C'est une aberration.

Une voix: Exact.

M. Rock: Il devrait y avoir au moins pour 10 millions, 15 millions ou 20 millions de dollars d'actions gouvernementales dans cette Société. Si vous lisez ce rapport financier, monsieur le président, vous pouvez voir là...

Une voix: Pourquoi n'en avez-vous pas fait part à M. Jamieson?

M. Rock: A ce moment-là, je n'avais pas vu ce rapport et je lui ai d'ailleurs déjà posé des questions à ce sujet en termes généraux. Ici vous avez l'intérêt sur les prêts du Canada qui se monte à \$468,125. Leur revenu est de \$974,836. Si vous regardez attentivement, ce montant total aurait dû être en fait un profit si l'investissement avait été approprié, et par conséquent 50 p. 100 de cette somme aurait pu être imposable et ils auraient eu, peut-être un profit de \$490,000.

Le président: A l'ordre, messieurs. Il serait préférable que vous posiez des questions plutôt que de faire un discours, monsieur Rock.

[Text]

Mr. Rock: Yes, but it is your fault. Mr. Chairman I was going to ask the questions but you . . .

The Chairman: Order, please. Give him a chance to answer your question.

Mr. Rock: Mr. Chairman, you are the one who interrupted me and wanted \$4 million to be approved en bloc before finishing the questions. This has never been done before.

The Chairman: I did not stop anybody from asking questions. I just asked you if we could vote on this item and then I would leave the question period open as long as you felt like it. It is up to you.

Mr. Rock: Yes, but I want to make a proposal that instead of loaning that \$4 million the government purchase the balance of those shares.

Mr. Deachman: YOU would not get any money back at all.

The Chairman: Nobody stops you, Ray.

Mr. Rock: Yes, you would get your money back through interest.

Mr. Deachman: What do you think the government has loans for? The government puts it out in loans because it can then get some money back.

The Chairman: All right, one at a time, please.

Mr. Deachman: You would put it out in shares and never get a buck back. You are crazy.

Mr. Rock: Yes, you would, in the meantime . . .

The Chairman: Order, please. Would you address yourself to the Chair, please.

Mr. Duquet: It messes up the interest.

The Chairman: Do you agree with my proposal, Mr. Rock, yes or no?

Mr. Rock: I will agree with your proposal but I will vote against that vote.

An hon. Member: Do not go against, you come back to it after.

Mr. Rock: How could you come back to it when you have voted?

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: It might be useful if Mr. Rock were to direct a couple of short, simple questions to Mr. Gilchrist before we deal with that vote as to the reasons more shares have not been purchased by the government, rather than loans. Instead of having speeches and arguments perhaps we could have a couple of short questions from Mr. Rock. Frankly, I feel as he does about this. We are doing the same thing here as we did to the CNR and as we are doing to Air Canada. They will have a debt load that they will not be able to get out from under in a few more years.

The Chairman: Mr. Gilchrist, would you answer the question?

[Interpretation]

M. Rock: Bien sûr, mais c'est de votre faute, monsieur le président. Je voulais poser des questions mais vous . . .

Le président: A l'ordre, messieurs. Laissez-le répondre à votre question.

M. Rock: Monsieur le président, c'est vous qui m'avez interrompu et qui avez voulu que 4 millions de dollars soient adoptés en bloc, avant que je ne finisse de poser mes questions. On n'a jamais vu ça.

Le président: Je n'ai jamais empêché quiconque de poser des questions. Je vous ai simplement demandé si on pouvait voter à ce sujet, et qu'après vous pourriez poser autant de questions que vous voudriez. C'est à vous de décider.

M. Rock: Oui, mais je veux proposer qu'au lieu de prêter ces 4 millions de dollars, le gouvernement achète le solde de ces actions.

M. Deachman: Cela ne vous rapporterait rien du tout.

Le président: Personne ne vous interromp, Ray.

M. Rock: Si! vous toucheriez des intérêts.

M. Deachman: Dans quel but le gouvernement fait des prêts? Parce que cela lui rapporte de l'argent.

Le président: Allons, chacun son tour, messieurs.

M. Deachman: Vous voudriez le faire sous forme d'actions et ne jamais en tirer un dollar. Vous êtes fou.

M. Rock: Si, vous en tireriez quelque chose, dans l'intervalle . . .

Le président: A l'ordre, messieurs. Voudriez-vous vous adresser à la présidence, je vous prie.

M. Duquet: Cela embrouille l'intérêt.

Le président: Êtes-vous d'accord avec ma proposition, monsieur Rock, oui ou non?

M. Rock: J'adopterais votre proposition mais je voterais contre ce crédit.

Une voix: Ne vous y opposez pas, vous y reviendrez après.

M. Rock: Comment pourrez-vous y revenir après avoir voté?

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. Benjamin: Il pourrait être utile que M. Rock pose une ou deux questions courtes et simples à M. Gilchrist avant que nous ne passions au vote, en ce qui concerne les raisons pour lesquelles le gouvernement n'a pas acheté plus d'actions plutôt que de faire des prêts. Au lieu de discours et d'arguments, des questions courtes et simples pourraient peut-être faire l'affaire. Je dois avouer que je suis d'accord avec lui à ce sujet. C'est une répétition de l'affaire du CN et de ce qui se passe pour Air Canada actuellement. Ils vont se retrouver avec une dette sur le dos dont ils ne pourront pas se débarrasser avant plusieurs années.

Le président: Monsieur Gilchrist, voudriez-vous répondre à la question?

[Texte]

Mr. Rock: I would like to know if there has been any . . .

The Chairman: Give him a chance to answer and he will.

Mr. Duquet: The same question has been asked.

Mr. Gilchrist: This has been mentioned but not pressed with the government. Mind you, I would just like to point out that we had little or no debt load until the last three years when we had this sudden expansion, but we have a debt load now of a real size.

• 1120

Our policy on this has been to plough back into the company. All profits were reinvested in the company for capital equipment. The result was that we have never paid a dividend on this. As luck would have it, we had about \$7 million in the treasury when the expansion came; otherwise our debt-load would have been much heavier now by that amount than it is now. Instead of having about \$12.5 million at the end of this year, we would have had about \$20 million. That has been the policy until now. I would be quite happy if the Committee wished to recommend that the company invest in this company. It would make the operation that much easier because, as pointed out, our interest is quite considerable. In 1971 we are estimating \$1,366,500 in interest.

Mr. Rock: Does this mean that you and your officials have never considered the idea of trying to seel the balance of the authorized capital stock to the government? You have never attempted to recommend it?

Mr. Gilchrist: Let us put it this way—we have not pressed the matter with the government. It has been discussed from time to time with the government but I have not, shall we say, made a formal representation or a formal recommendation to the Minister.

Mr. Rock: Even after you foresaw this big expansion move that you had lately?

Mr. Gilchrist: That is true.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I have a supplementary on this item?

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Gilchrist, I take it that the government presently holds all the 1,520 shares that are fully paid?

Mr. Gilchrist: Except the qualifying shares for the directors.

Mr. Benjamin: I suppose that is one share each?

Mr. Gilchrist: One share each.

Mr. Benjamin: Yes. The rest are all held by the government?

Mr. Gilchrist: All held by the government.

Mr. Benjamin: And I would take it that they have a rough value of about \$3.25 apiece on the books.

[Interprétation]

M. Rock: J'aimerais savoir s'il y a eu . . .

Le président: Laissez-lui l'occasion de répondre et il répondra.

M. Duquet: La même question a été posée.

M. Gilchrist: On en a parlé, mais on n'a pas fait de démarches auprès du gouvernement. Par contre, j'aimerais souligner que nous n'avons pas eu ou très peu de dettes jusqu'à ces trois dernières années, au moment de cette expansion soudaine, mais maintenant nos dettes sont assez considérables.

Notre politique a été de réinvestir tous les profits dans la compagnie pour ce qui est des capitaux d'équipement. Ce qui fait que nous n'avons jamais payé de dividendes là-dessus. Par chance, nous avions 7 millions de dollars dans les coffres lorsque l'expansion s'est produite; autrement, notre dette serait d'autant plus lourde à l'heure actuelle. Au lieu d'avoir 12.5 millions de dollars de dette à la fin de cette année, nous aurions tout près de 20 millions de dollars. Ça été notre politique jusqu'ici. Je serais très heureux si le comité recommandait que la compagnie investisse dans notre compagnie. Cela rendrait l'opération financière beaucoup plus facile car, comme je l'ai indiqué, notre intérêt est très considérable. En 1971, nous estimons avoir \$366,500 en intérêt.

M. Rock: Est-ce que cela signifie que vous-même ou vos fonctionnaires n'avez jamais songé à vendre la balance des capital-actions au gouvernement? Vous ne l'avez jamais recommandé?

M. Gilchrist: Nous n'avons jamais fait de pression auprès du gouvernement à ce sujet. Il en a souvent été question, mais je n'ai jamais fait de représentations officielles ou de recommandations officielles au ministre.

M. Rock: Même après avoir prévu cette grande expansion que vous avez connue dernièrement?

M. Gilchrist: C'est vrai.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question complémentaire?

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Gilchrist, je crois que le gouvernement détient présentement les 1,520 actions qui sont complètement payées?

M. Gilchrist: Sauf les actions des directeurs.

M. Benjamin: Je suppose que c'est une action par directeur?

M. Gilchrist: C'est bien cela, une action chacun.

M. Benjamin: Le reste est détenu par le gouvernement?

M. Gilchrist: Toutes les autres actions sont détenues par le gouvernement.

M. Benjamin: Et je suppose qu'elles ont toutes une valeur de \$3.25 chacune.

[Text]

Mr. Gilchrist: Yes, on the books.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if the remaining 48,480 shares were taken up at \$3.25 per share, that would give you around \$12 million.

Your borrowings for the current year are \$4 million from the government. Have you any idea what rate of interest they will be charging you?

Mr. Gilchrist: Many of our loans were at about 7 per cent to 7.5 per cent. We take it down as we require it and the interest rates for Crown companies have been coming down. Our last one for March was 5 316 per cent.

Mr. Benjamin: So you are getting a fairly favourable interest rate. I suppose the rates you have mentioned now are for the \$9.5 million you got last year and the year before?

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Benjamin: At what rate do you think you would get this \$4 million that you want as a loan in the current estimates?

Mr. Gilchrist: I am sorry . . .

Mr. Benjamin: What rate of interest do you expect to be paying on this \$4 million?

Mr. Gilchrist: I would expect that it will be slightly above 5 per cent, depending on what happens. If their interest rates drop again it could be below, but I think it will be in the neighbourhood of 5 per cent.

Mr. Benjamin: So if you were to sell the balance of those shares with a guaranteed minimum dividend of 3 per cent, you would be still in a much better position than . . .

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Benjamin: . . . at savings on interest. The government would still get some return.

Mr. Gilchrist: That is right.

Mr. Benjamin: And if provision were made for the odd years when you had extra good years, there is nothing to prevent you from paying more than 3 per cent dividend?

Mr. Gilchrist: That is right.

Mr. Benjamin: I just used that figure as an example.

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Benjamin: The present shares that are held by the government do not carry any dividends?

Mr. Gilchrist: No, there is no guaranteed dividend.

Mr. Benjamin: And no interest has been paid on them either?

Mr. Gilchrist: No interest has been paid on them.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Gilchrist: The asset has just been increasing in value, if you wish.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Rock has brought up an excellent point and one that I am sure bothers all members of the Committee in the light of experience with other Crown corporations. Not only their private borrowings but their borrowings from the government of Canada place them under an interest load and after a few decades have gone by they just never will get out from under it. It seems to me this is a good example where we could head off now. Obviously the Northern Transportation Commission has to do substantial borrowing and substantial expansion with the increased freight traffic that is building up, and if that pipe line operation starts out, I would imagine there is a great deal more that will have to be done yet.

[Interpretation]

M. Gilchrist: Oui, dans les livres.

M. Benjamin: Monsieur le président, si le reste des actions soit 48,480 actions, étaient vendues à \$3.25 chacune, cela vous donnerait à peu près \$12 millions de dollars.

Vos emprunts pour l'année en cours auprès du gouvernement sont de \$4 millions de dollars. Avez-vous une idée du taux d'intérêt qu'on vous demandera?

M. Gilchrist: Plusieurs de nos emprunts étaient à 7 p. 100 et à 7½ p. 100. Les taux d'intérêt pour les sociétés de la Couronne ont tendance à baisser. Notre dernier emprunt pour mars était de 5 et 316 p. 100.

M. Benjamin: De sorte que vous avez un taux d'intérêt privilégié. Je suppose que les taux que vous avez mentionnés se rapportent à l'emprunt de 9.5 millions de dollars que vous avez fait l'an passé et l'année d'avant?

M. Gilchrist: Oui.

M. Benjamin: A quel taux d'intérêt croyez-vous obtenir les 4 millions que vous voulez emprunter dans vos prévisions courantes?

M. Gilchrist: Je m'excuse . . .

M. Benjamin: Quel taux d'intérêt croyez-vous payer sur le 4 millions?

M. Gilchrist: Je suppose que ce sera légèrement plus de 5 p. 100 suivant les événements. Si les taux d'intérêt baissent encore, ce sera peut-être un peu moins, mais je crois que ce sera à peu près environ 5 p. 100.

M. Benjamin: Si vous vendiez le reste de ces actions avec un dividende minimum garanti de 3 p. 100, seriez-vous en meilleure position . . .

M. Gilchrist: Oui.

M. Benjamin: . . . qu'en épargnant sur les intérêts. Le gouvernement en retirerait encore quelque chose.

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Benjamin: Et si vous prévoyez que certaines années sont meilleures que les autres, rien ne vous empêche de payer des dividendes de plus de 3 p. 100.

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Benjamin: Ce n'était qu'un exemple.

M. Gilchrist: Oui.

M. Benjamin: Est-ce que les actions que le gouvernement détient actuellement portent de dividendes?

M. Gilchrist: Non, il n'y a pas de dividende garanti.

M. Benjamin: Et aucun intérêt n'a été payé sur ces actions?

M. Gilchrist: Non, aucun intérêt n'a été payé.

M. Benjamin: Je vois.

M. Gilchrist: L'actif n'a fait qu'augmenter en valeur.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Rock a soulevé là une excellente question, car c'est une question qui intéresse tous les membres du Comité à la lumière de l'expérience que vous avez eue avec d'autres sociétés de la Couronne. Non seulement leurs emprunts privés mais leurs emprunts du gouvernement du Canada les placent sous un fardeau d'intérêts et après quelques décennies ils ne pourront jamais en sortir. Il me semble que c'est un bon exemple à suivre. Il est évident que la Commission des transports du nord devra faire d'importants emprunts et connaîtra une grande expansion à la suite de l'accroissement du transport de marchandises qui se concrétisent et si cette pipeline est mise en service, j'imagine qu'il y aura encore beaucoup à faire.

[Texte]

Mr. Gilchrist: Yes, that is right.

• 1125

Mr. Benjamin: By that time, further borrowings may have to be made from the government or else you would have to increase your authorized shares.

I very seriously want to suggest, Mr. Chairman, and this could cause some difficulties though I hope it would not cause any embarrassment, but I personally would like to see the Committee turn down this estimate and make a strong recommendation to the government that, in consultation with the Board of Directors of the Northern Transportation Company Ltd., it purchase shares, the remaining outstanding shares, or whatever amount of shares would provide them with the \$4 million borrowings needed for this year. This means that they would not all be issued. They are authorized shares.

I can see no reason why the Northern Transportation Company Ltd. could not provide a guaranteed minimum dividend of, I would say, at least three per cent because the borrowings would cost at least that much, probably twice that much, on the average. This would not only save the Northern Transportation Company a lot of expense but it would, it seems to me, place a great deal more emphasis on how the country feels about this enterprise that it owns—it belongs to the whole country—and be an expression of confidence and an expression of desire to go even further with this magnificent operation.

Mr. Rock: Can I come in with a supplementary, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I think, in a way, that you are a little too drastic. I did not want to turn down any estimate. What I had the intention of doing is approving it with a recommendation, which would be a lot easier, Mr. Chairman.

What I had in mind, Mr. Benjamin, was that we approve Vote L 90 with a recommendation that the government look into the possibility of purchasing the balance of the authorized capital stock. Because this way here, we do not know what the value is today, actually. It could be more than \$100 a piece. I did not want to say, for instance, \$4 million for that stock. Maybe it is worth more.

The idea is that they may next year come off with for expansion purposes, another \$3 million or \$4 million. We do not know. This way here, if we recommend it that way, possibly they may decide, instead of loaning the \$4 million, to purchase the stock plus more.

The Chairman: Do you have the motion in writing, Mr. Rock?

Mr. Rock: Yes, I have it here.

The Chairman: Will you send it to me, please?

Mr. Benjamin: Just before Mr. Rock formally submits the motion, may I make a suggestion to him? I agree in principle with it but would he agree, Mr. Chairman, to a slight modification of his recommendation? We would approve the vote for \$4 million with the recommendation that the government do it in the form of an investment rather than a loan.

You notice the item says loan, investments and advances, Mr. Chairman, and I, personally, would like to see this done as an investment rather than as a loan.

[Interprétation]

M. Gilchrist: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Alors il faudra procéder à de nouveaux emprunts auprès du gouvernement sinon vous auriez à augmenter vos actions.

Je désire sincèrement faire une suggestion monsieur le président, et celle-ci pourrait amener certaines difficultés bien que j'espère que cela ne provoquera pas d'embarras, mais personnellement j'aimerais que le Comité ne tienne aucun compte de cette prévision et recommande vigoureusement au gouvernement, en consultation avec le comité des directeurs de la Société des transports du Nord Limitée d'acheter des parts, en nombre suffisant pour leur donner les 4 millions de dollars nécessaires cette année. Il s'agit d'actions prévues.

Je ne vois pas pourquoi la Compagnie des transports du Nord Limitée ne pourrait pas garantir un dividende minimum de, je dirais, au mois 3 p. 100, car les emprunts coûteraient certainement autant, probablement deux fois plus, en moyenne. Ceci éviterait non seulement à la Société des transports du Nord de nombreuses dépenses, mais selon moi, mettrait beaucoup plus l'accent sur les intentions du pays au sujet de l'entreprise qu'il possède. Elle appartient à l'ensemble du pays et doit être l'expression de la confiance et du désir de progresser dans cette tâche magnifique.

M. Rock: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je pense d'une certaine façon, que vous êtes un peu trop sévère. Je n'ai pas l'intention d'aller aussi loin. Je ne veux abandonner aucune des précisions. Ce que je voulais faire, c'est de l'approuver avec une recommandation, ce qui serait plus facile, monsieur le président.

Ce que j'avais à l'esprit, monsieur Benjamin, était que nous approuvions le crédit L90 avec la recommandation portant que le gouvernement examine la possibilité d'acheter le surplus de la masse capitale prévue. En effet, ainsi, nous ne savons pas quelle est la valeur aujourd'hui. Il pourrait s'agir de plus de \$100 l'unité. Je ne voulais pas dire, par ex., 4 millions de dollars pour cette masse. Peut-être est-ce plus.

Peut-être que l'an prochain, pour des raisons d'expansion, ils peuvent apparaître, avec 3 ou 4 millions de dollars. Nous ne le savons pas. Si nous faisons la recommandation indiquée, peut-être vont-ils décider, au lieu d'accorder les 4 millions de dollars, d'acheter la masse et davantage.

Le président: Est-ce que vous avez la motion par écrit, monsieur Rock?

M. Rock: Oui, la voici.

Le président: Voulez-vous me la faire parvenir, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Juste avant que M. Rock me soumette d'une façon formelle la motion, puis-je lui faire une suggestion? Je suis en accord de principe avec elle, monsieur le président, mais en suggérant une légère modification à sa recommandation. Nous approuverions le crédit de 4 millions de dollars en recommandant que le gouvernement le fasse sous la forme d'un investissement plutôt que sous la forme d'un prêt.

Vous remarquez que l'article dit prêts, investissements et avances, monsieur le président, et personnellement j'ai-

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I do not think we can do that. We leave it up to the government and this company to . . .

Mr. Rock: I do not want to be too harsh.

Mr. Benjamin: We want to make it clear what we mean.

Mr. Rock: Yes.

The Chairman: We will make a recommendation and let them work on it.

Mr. Rock: I do not think we should be too harsh on this because it is the first time that we are really making a move in this direction. If we try to be more specific, maybe we will not get anywhere. This way here we have a breakthrough, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: May I hear Mr. Rock's motion again, Mr. Chairman?

The Chairman: I will ask the Clerk to read his motion and then it will be much easier to discuss it.

The Clerk: Moved by Mr. Rock that the Committee approve Vote L90 and that they recommend that the government look into the possibility of purchasing the balance of the authorized capital stock of the Northern Transportation Company Ltd.

Mr. Benjamin: You are defeating your purpose with wording.

Mr. Chairman, with respect to Mr. Rock, I want to suggest to him that, with his wording, his motion means that the Committee approve this as a loan with the government investigating the feasibility of buying up the further shares. That is why I was suggesting too that if we approve the item of \$4 million under loans and investments and advances with the recommendation to the government that they consider making this \$4 million an investment rather than a loan.

• 1130

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I do not see why we cannot separate these two items. We are interested in two things here. I think we are agreeing to pass the Estimates of Northern Transportation. The other question is whether we should recommend to the government that they look into the question of the purchase of the capital stock. Mr. Rock might want two motions: one motion in respect of the estimate and the second motion recommending that we report to the government that they look into the question of the purchase of the capital stock. I think this would cover the matter satisfactorily.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I think my motion covers exactly what Mr. Deachman says without any trailer on it except that in approving it I am asking them to look into it at the same time. It is not a matter of making a separate motion. I do not see any reason for that.

Mr. Benjamin: Both your motions are too weak.

Mr. Rock: Well, in a way, but . . .

Mr. Duquet: Could we have the motion read again, please?

[Interpretation]

merais que l'on fasse ceci sous la forme d'un investissement plutôt que sous la forme d'un prêt.

Le président: Messieurs, je ne pense pas que cela soit possible. Laissons au gouvernement et à cette société . . .

M. Rock: Je ne veux pas être trop dur.

M. Benjamin: Nous voulons que nos intentions soient claires.

M. Rock: En effet.

Le président: Nous leur ferons une recommandation pour qu'ils l'étudient.

M. Rock: Je ne pense pas que nous devrions être trop durs à ce sujet, car c'est la première fois que nous exprimons un désir dans ce sens. Si nous essayons d'être plus spécifique, peut-être n'aboutirons-nous nulle part. De cette façon nous avons une rupture, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Puis-je entendre à nouveau la motion de M. Rock, monsieur le président?

Le président: Je demanderai au greffier de lire la motion et ensuite il nous sera plus facile d'en discuter.

Le greffier: M. Rock a présenté la motion selon laquelle le Comité approuve le vote de crédit L90 et fait la recommandation suivante au gouvernement, d'examiner la possibilité d'acheter l'excédent de capital autorisé de la Société des transports du Nord Limitée.

M. Benjamin: De cette façon vous allez à l'encontre de votre intention.

Monsieur le président, en toute déférence pour M. Rock, j'aimerais lui suggérer que, selon ses propres termes, sa motion signifie que la Comité approuve ceci comme un prêt, le gouvernement envisageant la possibilité d'acheter des actions supplémentaires. Je proposais que si nous approuvons les crédits au montant de 4 millions en vertu du crédit L90 concernant les prêts, placement et avance en recommandant que la Société considère que ce 4 millions est plutôt un investissement qu'un prêt.

M. Deachman: Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons séparer ces deux crédits. Deux choses nous intéressent ici. Je crois que nous sommes d'accord pour voter les crédits de la Société des transports du Nord Limitée. Il faut lui demander d'un autre côté si nous devrions recommander au Gouvernement de regarder de plus près l'achat d'immobilisation. Il se peut que M. Rock veuille proposer deux motions: la première concernant les crédits et la seconde portant que nous nous en remettions au Gouvernement qui, lui, étudiera de plus près la question de l'achat des immobilisations.

M. Rock: Monsieur le président, je crois que ma motion couvre exactement tout ce que dit M. Deachman sans y ajouter une répétition, si ce n'est que tout en approuvant, je demande qu'on y regarde avec plus de soin en même temps. Il ne s'agit pas de demander une motion, il n'a aucune raison de le faire.

M. Benjamin: Vos deux motions sont trop faibles.

M. Rock: Bien mais d'une manière . . .

M. Duquet: Pourrait-on relire la motion, s'il vous plaît.

[Texte]

The Chairman: It is moved by Mr. Rock that the Committee approve Vote L90 with the recommendation that the government look into the possibility of purchasing the balance of the authorized capital stock from the Northern Transportation Commission.

Mr. Deachman: Before it passes I think the simplest possible way to deal with the matter would be simply to recommend that the government look into the purchase of the capital stock and then having done that do what you normally do when you come to pass the estimates, ask that does the vote carry. Presumably we would be prepared to carry it so really only one short motion is necessary at this point and that is the motion to deal with a recommendation that the government look into the purchase of the capital stock. Having done that the next question to put would be the one normally put from the Chair that the estimate carry.

The Chairman: Would you write this down Mr. Deachman?

Mr. Deachman: Simply, the motion would be that part of the motion put by Mr. Rock with the exception of the carrying of the vote.

The Chairman: It is moved by Mr. Rock that the Committee recommend to the House that the government look into the possibility of purchasing the balance of the authorized capital stock of the Northern Transportation Commission. The second motion is the normal one that Vote L90 carry.

Those in favour of Mr. Rock's motion will you please raise your hand?

Motion agreed to.

Vote L90 agreed to.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Are we back on general discussion?

The Chairman: We are back to normal questioning.

Mr. Benjamin: Whose turn is it?

The Chairman: Go ahead, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would just like to cover a few more points in some of the areas that have already been covered and brought up with Mr. Gilchrist. In the matter of your capital assets I have noticed the substantial increases you have had because of your increased needs for capacity in the last two years. You mentioned that barges were built at several different places. In the capability at your own shipyard in Hay River are you capable of doing a complete construction of a barge or do you have to get some of it done outside and shipped in in finished assembly?

• 1135

Mr. Gilchrist: Until now, the most economical way was to have as much fabrication done as you could in your regular shipyards, say, or fabricating plants, because they had the facilities to do it and could do it much more dependably. To do it all in Hay River or Bell Rock at the moment would put quite a strain on our facilities. We are building in Hay River a synchro-lift, for which part of the \$4 million you have just approved is going towards its building.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Rock propose que le comité approuve le crédit L90 en recommandant au gouvernement de tenir compte de la possibilité d'achats de la balance des immobilisations autorisées de la Société des transports du Nord Limitée.

M. Deachman: Avant qu'il y ait accord, je crois que la voie la plus rapide de s'en sortir serait que l'on recommande que le Gouvernement voit à l'achat des immobilisations et qu'alors on fasse ce que l'on fait normalement, c'est-à-dire demander si les membres adoptent le crédit. Il n'y a qu'une courte motion qui est nécessaire à ce point, c'est celle qui porte que le Gouvernement voit à l'achat des immobilisations. Le président doit alors demander si l'on adopte le crédit.

Le président: Pourriez-vous écrire votre déclaration, monsieur Deachman?

M. Deachman: Conservons une partie de la motion de M. Rock, à l'exception de l'adoption.

Le président: Il est proposé par M. Rock que le Comité recommande à la Chambre que le Gouvernement regarde de plus près la possibilité d'achat de la balance des immobilisations autorisées de la Société des transports du Nord limitée. La deuxième motion est normale et concerne l'adoption du crédit L90.

Ceux qui sont en faveur de la proposition de M. Rock, pourriez-vous lever la main, s'il vous plaît!

La proposition est acceptée.

Le crédit L90 est aussi accepté.

Le président: Y a-t-il d'autres questions messieurs? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pouvons-nous en revenir à la discussion générale?

Le président: Nous sommes de retour à la période des questions.

M. Benjamin: Qui pourra prendre la parole?

Le président: Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais en revenir à quelques-uns des points qui ont été énoncés par M. Gilchrist. Concernant les biens immobiliers, j'ai constaté qu'il y avait une augmentation importante des besoins au cours des dernières années. Vous avez dit qu'on avait construit des barges à différents endroits. Au chantier naval de Hay River, pouvez-vous construire une barge en entier ou devez-vous faire venir des pièces essentielles d'ailleurs pour finir la construction?

M. Gilchrist: Jusqu'à présent, la façon la plus économique de procéder, était de faire effectuer le plus de fabrication possible dans les sentiers de construction navale ordinaires, ou dans les usines de fabrication, parce qu'ils avaient les installations nécessaires pour ce faire et l'on pouvait compter sur eux. Le faire actuellement à Hay River ou à Bell Rock serait trop chargé de travail nos installations. Actuellement à Hay River nous construisons un «synchro-lift» dont le coût de construction de 4 millions de dollars vient d'être approuvé.

[Text]

An hon Member: Building a what?

Mr. Gilchrist: A synchro-lift. It is just a semi dry dock. Our equipment is getting so big—we used to just pull it out sideways, you see, on skids—now that is this sort of treatment will distort it, so we are going to have to run them in on a hydraulic lift, lift them up and move them sideways with a dolly. We are developing extensive repair shops there and this may lead in time to doing perhaps much more of our construction at Hay River than what we do at the moment, but until now the best and most economical approach has been to do as much of it as we can outside.

Mr. Benjamin: If you increased the portion of the construction that is done at Hay River, would this not offset what would, I suspect, be abnormally high transportation and handling costs when you are taking a semi or almost completed barge somewhere like Vancouver or Winnipeg?

Mr. Gilchrist: Yes it would, but remember you also have to transport people, you have to maintain people and these are highly paid tradesmen. This is one of the reasons for getting as much as possible done outside.

Mr. Benjamin: This is one area, though, in your shipyard in Hay River where you would be able to use a fairly significant percentage of native labour would you not?

Mr. Gilchrist: Yes, and again, we have been involved in a seasonal matter regarding repair work. We now are hoping with the installations that are now underway to maintain a year round operation on this and this again will have a considerable impact on local labour.

Mr. Benjamin: If you had a structure, something of a nature of a large airport hanger in which you could move inside . . .

Mr. Gilchrist: Yes, this will be what we will be putting in actually, I would think.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Gilchrist, further to what Mr. Deachman raised regarding the Mackenzie Valley pipe line, if it is there some. I will put it this way. If this were to develop you would have to pump almost double your hauling capacity or at least your tonnage would double. You may not have to double all your equipment, but you would have to have a substantial increase in your commitment to capital assets, to equipment. Is there some danger that this is a short-term operation, two to three years?

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Benjamin: Then you would end up, once the pipe line was done, with surplus assets for probably the next several years until your traffic built up.

Mr. Gilchrist: That is right.

Mr. Benjamin: You would, I suppose, have to try to build into your rate structure some fair amount of recovery of that extra equipment you would need if the pipe line were to be built.

[Interpretation]

Une voix: La construction de quoi?

M. Gilchrist: Un synchro-chariot. C'est simplement un semi dock de drainage. Notre matériel est devenu si énorme que nous avons l'habitude de faire sortir latéralement, sur des semelles de lancement, c'est le genre de traitement qui doit l'abimer. Nous allons donc le placer sur un chariot à levier hydraulique, le soulever et le déplacer latéralement à l'aide de chariot. Nous établissons là d'importants ateliers de réparation et cela peut conduire dorénavant à effectuer peut-être beaucoup plus d'autres constructions à Hay River que nous ne le faisons actuellement, jusqu'à présent le procédé économique a été de faire la plus grande partie de ce travail à l'extérieur.

M. Benjamin: Si vous augmentez la portion de la construction qui est effectuée à Hay River, cela ne compenserait-il pas ce que je présume représenterait des frais élevés de transport et de manutention. Lorsque vous transportez une barge à moitié ou presque complètement achevée à Winnipeg ou à Vancouver?

M. Gilchrist: Oui, cela compenserait de tels frais, mais vous ne devez pas oublier que nous devons également transporter les gens, nous devons les payer, et c'est une main-d'œuvre dont les salaires sont élevés. C'est une raison pour lesquelles nous essayons de faire faire le plus possible de travail à l'extérieur.

M. Benjamin: Pourtant dans votre sentier de construction navale de Hay River, ne pourriez-vous pas employer un pourcentage assez élevé de la main-d'œuvre locale?

M. Gilchrist: Oui, mais nous avons eu à résoudre une question d'emploi saisonnier en ce qui concerne le travail de réparation. Actuellement nous espérons, avec les installations qui sont en voie de construction, effectuer ce travail sur une base annuelle, ce qui aura un effet considérable sur la main-d'œuvre locale.

M. Benjamin: Si vous aviez une structure, quelque chose du genre de palier de suspension d'aéroport que vous pourriez placer à l'intérieur . . .

M. Gilchrist: Oui, je crois que c'est ce que nous installons en fait.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux poser à M. Gilchrist deux ou trois questions au sujet de ce que M. Deachman a soulevé en ce qui concerne la pipeline de la Vallée Mackenzie. Je poserai ma question de cette façon: Si ceci devait être mis au point, vous devriez pomper presque le double de la capacité de transport ou au moins votre tonnage doublerait. Il est possible que vous n'ayez pas à doubler votre matériel, mais vous auriez une augmentation sensible en ce qui concerne l'actif immobilisé et le matériel. Est-il possible que ce soit une opération à court terme, pouvant durer deux ou trois ans?

M. Gilchrist: Oui.

M. Benjamin: Ainsi vous vous trouveriez une fois que le pipeline serait terminé avec un surplus actif pour les années suivantes jusqu'à ce que votre opération soit bien en cours.

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Benjamin: Je présume que vous devrez essayer d'établir vos tarifs de façon à pouvoir récupérer les frais du matériel supplémentaire dont vous auriez besoin si le pipeline était construit.

[Texte]

Mr. Gilchrist: In our approach to this, as I mentioned earlier, we look upon the pipe line problem as something completely separate and we would have to have, shall we say, major recoupage on that. In other words, because it would only be the residual value to the operation that we could write off, this is why we have to keep the pipe line problem a separate situation.

• 1140

Mr. Benjamin: In order to hold down costs of freight for something like a pipe line, would it be practical to try to recover less of the capital in that short-term period, even though you may have surplus equipment for the first few years after the pipe line is done, is it practical up in that country to mothball some of it and wait a few years to put it back into service?

Mr. Gilchrist: We are looking at this and the plotting of your path through something like this is not as simple. The computer will help us in this thing to a degree but it is not very simple. For instance, we expect—and this is if only one pipe line comes at a time—we would need \$30 million worth of extra equipment and perhaps close to \$40 million, but somewhere in the \$30 million to \$35 million area, and we are going to have to build it all in one year.

Mr. Benjamin: Another point that Mr. Howe raised is this matter of the length of your season. Are you in any of the winter tractor train work at all?

Mr. Gilchrist: No, we are not in any of the land transportation. This is something that under the circumstances I think we are going to have to look at, and look at very seriously, because it is a natural outgrowth of what we are doing.

Mr. Benjamin: I do not suppose any of your present equipment is suitable unless some of your very small barges would be, but is there any feasibility of constructing barges in such a manner that they would be probably somewhat narrower and probably of smaller capacity which could be used for a tractor train in the winter or is this a practical idea at all?

Mr. Gilchrist: When you get into the technical problems of this dual sort of thing, you usually run into problems of structure and design that make the proposition not too practical, and usually where it is practical, it is a special case, where you may just have to hop over a narrow neck of land or something of this nature.

Mr. Benjamin: Is any of this tractor train work done on the ice on the Mackenzie or is it done overland?

Mr. Gilchrist: There is very little tractor train done now at all in the North. The tractor trains have given away actually to the truck, just the ordinary 10 or 15 ton truck, particularly in that part of the country, because for about three months in the year from about the last week in January until the first week in April you can move practically anywhere in the North with a truck. As long as you have a good heavy truck and blade it will knock off the rough ahead of it, so this has given away to the tractor train.

[Interprétation]

M. Gilchrist: Comme je l'ai mentionné précédemment, en abordant cette question nous considérons le problème du pipeline comme quelque chose de complètement à part et nous devons avoir une récupération majeure sur cela. En d'autres termes, parce que ce serait seulement que la valeur résiduelle de l'opération et que nous pourrions accomplir, c'est la raison pour laquelle nous devons mettre à part la question du pipeline.

M. Benjamin: Pour diminuer le prix du transport par pipeline, serait-il pratique d'essayer de recouvrer moins du capital durant cette période à court terme, même si vous pouvez avoir des excédents d'équipement durant les premières cinq années après la construction du pipeline. Est-il pratique comme on le fait dans ce pays de mettre les choses dans la naphthaline, d'attendre quelques années avant de les remettre en service?

M. Gilchrist: Nous y pensons et tracer un chemin à travers une chose pareille n'est pas si simple. L'ordinateur nous aidera d'une certaine manière, mais ce n'est pas très simple. Par exemple, nous attendons, et ce ne sera valable que si l'oléoduc sera achevé en temps, nous aurons besoin de 30 millions de plus en équipement et peut-être près de 40 millions, mais ce sera aux alentours de 30 à 35 millions, il va nous falloir le construire en entier en un an.

M. Benjamin: Un autre point que M. Howe a soulevé à ce sujet est la durée de votre saison. Êtes-vous dans des travaux qui nécessitent les trains de tracteurs d'hiver?

M. Gilchrist: Non, nous ne faisons aucun transport de terrain en ce moment. Ceci est une chose qui selon les circonstances, je pense, nous devons penser, et sérieusement, parce que ceci est une conséquence naturelle de ce que nous faisons.

M. Benjamin: Je suppose qu'aucun de votre équipement présent n'est valable, sauf quelques-unes de vos petites péniches, mais y a-t-il quelque avantage à construire des péniches de la manière qu'elles soient quelque peu plus étroites et probablement plus petites en capacité que ne le seraient les trains de tracteurs en hiver, ou bien est-ce une idée pratique en fait?

M. Gilchrist: Quand vous abordez les problèmes techniques comportant un choix de deux choses, vous tomber dans des problèmes de structure et de conception de sorte que ces propositions ne sont pas très pratiques, et généralement quant ça l'est, ça ne l'est que dans des cas spéciaux, quand vous pouvez tout juste sautiller par-dessus une étroite bande de terre ou quelque chose dans ce genre-là.

M. Benjamin: Est-ce que ces travaux par trains de tracteurs sont faits sur la place du Mackenzie ou est-ce fait sur la terre?

M. Gilchrist: Il n'en a été fait qu'un tout petit peu par tracteur dans le nord. Les trains de tracteurs ont laissé la place maintenant aux camions, camions tout à fait ordinaires de 10 ou 15 tonnes, particulièrement dans cette partie du pays, parce que, pendant à peu près trois mois par an depuis la dernière semaine de janvier jusqu'à la première semaine d'avril, vous ne pouvez pratiquement pas bouger où que ce soit dans le nord avec un camion. Quand vous avez un lourd camion dans la boue cela empêche tout le trafic et c'est pourquoi ils ont laissé la place aux trains de tracteurs.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman if I have used up my time, I have a few more questions, so would you put me down again please.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Perhaps Mr. Benjamin could complete his questioning.

Mr. Benjamin: I just wanted to get into one other area with two or three questions, Mr. Chairman. In the matter of competition, are there any other significantly large companies in the same kind of operation as you?

Mr. Gilchrist: Yes, Kaps Transport are now on the river.

Mr. Benjamin: What would you say would be their share of the total river traffic?

Mr. Gilchrist: Last year, as I mentioned, we moved somewhere between 280,000 and 285,000 tons. They moved by their figures something around 30,000 tons, about 10 per cent.

• 1145

Mr. Benjamin: Are you getting any static or pressure either upon you directly or to your knowledge upon the Department or the government as occurred eight or ten years ago, that you have a monopoly, that others should be allowed in on it or Northern Transportation should be sold to them?

Mr. Gilchrist: Really not directly. Just what has come to the government I do not know. When Kaps applied for their licence three years ago, we opposed it for this reason, that they were applying for a limited licence. In other words, it was not a common carrier. We are a common carrier. In other words, it does not matter what you bring to us; we have to take it, whereas the Kaps licence as it was finally issued allows them to service only the oil companies and the construction, the heavy material in which the profit is the greatest.

Mr. Benjamin: I presume their limited licence is in an area of high revenue freight and the low revenue freight they do not want. They want the heavy stuff.

Mr. Gilchrist: The 100 pounds, the 500 pounds, they do not want.

Mr. Benjamin: This is another thing that bothers me, Mr. Chairman, how we treat our own companies that belong to the people of Canada. We take lucrative routes away from Air Canada to give them to somebody else and a few years later Air Canada is in financial difficulties.

I would like to move a motion, Mr. Chairman, a recommendation for the consideration of the Committee that ...

The Chairman: We do not have a quorum, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh, I am sorry. We are one short. Well, may I just comment then. I think this Committee should put a recommendation to the government, for the consideration of the House and the government, that hereafter and henceforth, if there are to be any licences issued to companies to operate in the same kind of traffic as the Northern Transportation Company, they will have to be common carrier licences rather than one or more small or medium

[Interpretation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que j'ai utilisé mon temps de parole, mais j'ai encore quelques questions, c'est pourquoi voudriez-vous inscrire mon nom sur la liste de nouveau.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Peut-être que M. Benjamin pourrait-il terminer ses questions.

M. Benjamin: Je voulais simplement passer à un autre domaine avec deux ou trois questions, monsieur le président. En ce qui concerne la compétition, ya-t-il d'autres grandes sociétés de poids qui font le même travail?

M. Gilchrist: Oui, *Kaps Transport* est maintenant sur la rivière.

M. Benjamin: Cela voudrait-il dire qu'il y a un partage de toute la circulation sur la rivière?

M. Gilchrist: L'année dernière, comme je l'ai mentionné, nous avons transporté quelque chose comme 280 à 285,000 tonnes. Ils ont transporté eux, d'après leurs chiffres, quelque chose comme 30,000 tonnes, c'est-à-dire la dixième.

M. Benjamin: A votre connaissance, est-ce que vous, le ministre ou le gouvernement, avez eu à subir des pressions constantes comme ça s'est produit il y a huit ou dix ans, que vous détenez un monopole, que d'autres pourraient y participer, que la Société des transports du Nord Limitée pourrait leur être vendue?

M. Gilchrist: Pas directement, en fait. Pour ce qui est du gouvernement, je ne le sais pas. Lorsque la Société *Kaps Transport Ltd.* a demandé un permis, il y a trois ans, nous leur avons refusé, parce qu'il s'agissait d'un permis limité. En d'autres termes, il ne s'agissait pas d'une société de transport général. Nous en sommes une. En d'autres termes, peu importe ce que vous nous demanderez de transporter; nous le ferons, tandis que le permis de la Société *Kaps*, tel qu'il a été finalement délivré ne leur permettait que de desservir les sociétés pétrolières et de construction, le matériel lourd qui rapporte le plus.

M. Benjamin: Je suppose que, grâce à leur permis, ils ne s'occupent que du transport dont le revenu est élevé et délaissent celui dont le revenu est inférieur. Ils ne s'occupent que de ce qui est le plus rentable.

M. Gilchrist: Des marchandises de 100 livres, de 500 livres, ils ne s'en occupent pas.

M. Benjamin: Une autre question qui me préoccupe, monsieur le président, c'est la façon de traiter nos propres sociétés qui appartiennent à la population canadienne. Nous avons enlevé à la Société *Air Canada* le transport lucratif pour le donner à quelqu'un d'autre, et quelques années plus tard, cette société se trouve en difficultés financières.

J'aimerais présenter une motion, monsieur le président, une recommandation pour qu'elle soit étudiée par le Comité...

Le président: Nous n'avons pas quorum monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je regrette. Il nous en manque un. Ne puis-je alors que formuler des observations? Je crois que le Comité devrait recommander au gouvernement que, dorénavant, lorsque des permis sont délivrés à des sociétés pour exploiter des services de transport analogues à ceux de la Société des transports du Nord Limitée, que ce soit à des permis transporteurs en général, plutôt qu'à de petites entreprises qui viennent en concurrence par un permis

[Texte]

sized private operators coming in with a limited licence, which entitles them to the lucrative traffic, leaving the low revenue traffic to Northern Transportation. Again here is another area similar to the financing where after a number of years of that, your company is in trouble. If we have not enough experience of that over the last 40 years, if we have not learned by now, then it just seems to me that this is another area where I think the CTC in authorizing a limited licence to a competitor was being extremely unfair to Northern Transportation. Of course, they have got 90 per cent of the business at the moment, but this is the thin edge of the wedge and over a period of years it builds up and your own corporation is in difficulties. I hope the Committee at an early opportunity will consider this area.

One final point, Mr. Chairman. Mr. Gilchrist, how do you feel about this matter of the Canada Development Corporation if and when Northern Transportation were turned over to it or bought up by a Canada Development Corporation? What effect do you foresee on the operations of Northern Transportation? Would it have any significant effects in terms of either its financing needs or its operations?

Mr. Gilchrist: I would hope that it would have no real impact unless it was constructive. I do not see too much how this could injure us except that I do not know that we would be too attracted as far as the CDC is concerned, because we are not making too much money. We are just more or less staying ahead of the game, if you wish.

Mr. Benjamin: You do not then sometimes have feelings of insecurity regarding the length of life and welfare and good order of Northern Transportation Company?

Mr. Gilchrist: It does not bother me too much because it would be pretty difficult to replace us.

• 1150

Mr. Benjamin: Would you think that there might be some danger that with any change if the status of your company, there might be a danger that private capital would be allowed to move in and take over part or all of the operation over a period of years?

Mr. Gilchrist: That is possible. But remember that I think the CDC, and certainly the territorial government and the government, would have to watch this very carefully, because we provide a very vital service to the area. I think that any sale, shall we say, by the government of Northern Transportation to the CDC, or any policy of the CDC that would allow any corporate change in Northern Transportation, would have to be watched very closely by the government, and would be certainly by the territorial government, because what we do is vital.

If you do not bring in the oil to Gojoa Haven—there is an airlift on this thing, and it is a serious thing. Your service in this area must be dependable, and this is my only reservation regarding any change of this nature.

[Interprétation]

limité qui les autorise à ne s'occuper que du transport lucratif, laissant à la Société des transports du Nord Limitée celui de moindre revenu. Voici un autre domaine semblable à celui du financement où après un certain nombre d'années d'exploitation, votre société est en difficulté. Si vous n'avez pas acquis suffisamment d'expérience au cours des quarante dernières années, si nous n'en avons pas tiré notre leçon à l'heure actuelle, il me semble que ce soit un autre domaine où la CCT, à mon avis, en accordant un permis limité à un concurrent, se montrerait extrêmement injuste à l'égard de la Société des transports du Nord Limitée. Bien entendu, ils détiennent 90 p. 100 des parts à l'heure actuelle, mais c'est une infime partie qui augmente au cours des années et votre propre société est en difficulté. J'espère que le Comité étudiera cette question dès qu'il en aura l'occasion.

En fin, monsieur le président. Monsieur Gilchrist, quelle est votre opinion au sujet de la Corporation de développement du Canada si la Société des transports du Nord Limitée était transformée ou achetée par une Corporation de développement du Canada? Quelles conséquences prévoyez-vous pour l'activité de la Société des transports du Nord Limitée? Cette mesure aurait-elle des conséquences importantes quant à ses besoins financiers ou à son activité?

M. Gilchrist: J'espère qu'il n'y aura pas véritablement de conséquences, à moins qu'elles ne soient avantageuses. Je ne vois pas comment cela pourrait nous toucher, sauf que je crains que nous soyons trop liés dans la mesure où la Corporation de développement du Canada est concernée, car nos revenus sont assez restreints. Nous réussissons à peine à conserver un certain avantage sur nos concurrents, si vous voulez.

M. Benjamin: N'avez-vous pas quelquefois un certain sentiment d'insécurité quant à la durée, au maintien et à la bonne marche de la Société des transports du Nord-Limitée?

M. Gilchrist: Cette question ne me préoccupe pas beaucoup, car il serait difficile de nous remplacer.

M. Benjamin: Coyrez-vous qu'il pourrait y avoir quelques dangers découlant de toutes modifications apportées au statut de votre Société. Il pourrait y avoir un danger si l'on permettait l'entrée des capitaux privés et que ceux-ci prennent le contrôle en partie ou en entier des opérations au cours de plusieurs années?

M. Gilchrist: C'est possible. Cependant rappelez-vous que je crois que le CDC est certainement le gouvernement territorial et le gouvernement devrait surveiller ceci très soigneusement du fait que nous fournissons un service très vital à la région. Je pense que toute vente par le gouvernement de Northern Transportation à la CDC ou toute politique de la CDC qui permettrait d'apporter un changement corporatif quelconque à la Northern Transportation devrait être surveillée de très près par le gouvernement et le serait certainement par le gouvernement territorial parce que ce que nous faisons est vital.

Si vous n'apportez pas le pétrole en Gojoa Haven, il faut le transporter par voie aérienne et c'est un sérieux problème. Votre service en cette région doit être sûr, et c'est ma seule réserve concernant tout changement de cette nature.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think this generally is a marvelous operation, and I want to congratulate Mr. Gilchrist and all his associates and employees for rendering a terrific service to an area of the world like this.

For my own edification, and it has to do with what we may be discussing in months to come regarding a pipe line, how far south from the Arctic coast up the Mackenzie, from Inuvik or from the coastline itself, does the permafrost area run? Does it extend as far as Bear River or Fort Norman, or does it go farther south than that?

Mr. Gilchrist: That is a very difficult question to answer, for the simple reason that permafrost is almost a characteristic or function of the type of ground that you may be in.

Mr. Benjamin: I mean on the Mackenzie River valley.

Mr. Gilchrist: When you get as far as Norman Wells, then you get into the indeterminate area. As far as Norman Wells you can depend on permafrost, period. The ground is frozen from two feet down all the year round. When you get south of that, or further up the river, the clays will be permanently, but the gravels will have no permafrost in them.

Mr. Benjamin: I see. So from Norman Wells south you are in a transitional area.

Mr. Gilchrist: You are in a transitional state, and that can go all the way down as far as Hay River.

Mr. Benjamin: You would have permafrost difficulties even as far as Hay River.

Mr. Gilchrist: Yes.

Mr. Benjamin: Thank you very much.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, everyone on the Committee certainly appreciates the able way Mr. Gilchrist was able to give us the information in so far as this part of Canada is concerned. It is good to have someone who has the answers and the practical knowledge of the operation such as Mr. Gilchrist has had.

You mentioned a while ago, Mr. Gilchrist, that dredging—you considered that this would be a more reasonable and more economical way to handle the situation. I was also under the impression that dredging itself was a very expensive operation. I wonder if you would clarify that.

Mr. Gilchrist: It is. To get set up and get started in this country, this is the curse of northern operations. It is getting started, getting your equipment in and getting set up, and getting trained people in to solve this. But once that is done, we do not consider that the actual problem of moving the material that has to be moved or would have to be moved is much more difficult than it would be anywhere else. It is a seasonal operation.

[Interpretation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que tout ceci en général constitue un vrai tour de force et je voudrais féliciter M. Gilchrist et tous ses associés et employés pour le grand service qu'ils rendent à une région comme celle-ci dans le monde.

Pour ma propre édification, et cela se rapporte à nos discussions futures pour les mois à venir au sujet d'un pipeline, jusqu'à quelle distance dans le sud à partir de la côte de l'Arctique jusqu'au Mackenzie, d'Inuvik ou à partir de la zone côtière elle-même jusqu'à quel point s'étend le pergélisol? Est-ce qu'il s'étend aussi loin que la rivière de l'Ours ou Fort Norman, ou s'étend-il encore plus loin dans le sud?

M. Gilchrist: Il est très difficile de répondre à cette question, pour la simple raison que le pergélisol est presque une caractéristique ou une fonction de type de sol que vous trouvez.

M. Benjamin: Je veux dire dans la vallée du fleuve Mackenzie.

M. Gilchrist: Quand vous arrivez aussi loin que Norman Wells alors vous trouvez dans une région dans un secteur indéterminé. Jusqu'à Norman Wells, tout dépend de la période de pergélisol. Le sol est gelé à une profondeur de deux pieds pendant toute l'année. Si vous allez au sud ou en remontant la rivière le sol d'argile sera gelé en permanence, mais le gravier n'a aucune trace de pergélisol.

M. Benjamin: Je vois. Ainsi au sud de Norman Wells vous êtes dans un secteur de transition.

M. Gilchrist: Vous êtes devant un stade transitif d'une situation qui peut se retrouver en descendant aussi bas que Hay River.

M. Benjamin: Ainsi vous auriez des difficultés dues au pergélisol même aussi loin que Hay River.

M. Gilchrist: Oui.

M. Benjamin: Merci beaucoup.

M. Skoberg: Monsieur le président, chacun des membres du Comité apprécie à sa juste valeur la manière compétente de M. Gilchrist de nous donner les renseignements relatifs à cette région du Canada. Il est excellent d'avoir quelqu'un capable de répondre et qui a une connaissance pratique des opérations, comme c'est le cas pour M. Gilchrist.

Vous avez mentionné il y a quelques instants, monsieur Gilchrist, que vous pensiez que le dragage était un moyen plus raisonnable et plus économique dans cette situation. Cependant j'ai l'impression que le dragage par lui-même est une opération très coûteuse. Je me demande si vous pourriez m'expliquer cela.

M. Gilchrist: C'est une opération coûteuse. Pour mettre tout en place et pour démarrer dans ce pays, c'est la plaie de toutes les opérations dans le nord. C'est la question de démarrer, de mettre en place votre équipement et de tout préparer et aussi d'obtenir les techniciens nécessaires à ces travaux. Mais une fois que ceci est fait, nous ne considérons pas que le problème réel de transporter le matériel qui doit être déplacé et qui devrait être déplacé est plus difficile qu'il ne l'est partout ailleurs. C'est une opération saisonnière.

[Texte]

Mr. Skoberg: Are you able to obtain enough bids, or do you have to tender for the dredging operation? Or is it sort of a closed shop up in that area?

Mr. Gilchrist: No, we do not do the tendering for this. The Department of Public Works have handled this thing, and they have called for tenders on this. However, when we have construction work to do, we really do not call for tenders. We call for quotations. The reason for this is that experience in the country is so important because our season is so short; our equipment has to be in A1 shape; it has to be there on the job at the time; it has to work while it is there and so forth.

• 1155

They had rather a drastic experience actually in the work that is going on at the Sans Sault Rapids last year. They were supposed to get half of it done last year and unfortunately the contractor was new to the country and did not really understand the distance problems, he did not understand how necessary it was to have his equipment in A1 shape, and he lost a lot of time. If you lose a day; you know, the percentage is high of lost time. It has much more impact than it would have elsewhere.

Mr. Skoberg: Are there any passenger facilities at all on the Mackenzie River system?

Mr. Gilchrist: No, but I think there is a boat going into operation this year on a tour basis from Hay River to Tuktoyaktuk and back.

Mr. Skoberg: If our Committee was to decide in its wisdom that it should concern itself with this territory, would there be accommodation for members of the Committee to view the part of the country with which you are concerned?

An hon. Member: To view his operations.

An hon. Member: Could you put up with us for ...

Mr. Skoberg: I was thinking of the operation.

Mr. Gilchrist: If any of you want to come down the Mackenzie River, give me the number and I can certainly—we have our own aircraft actually for Eldorado and we service Northern Transportation—take you up and down. On some of our new boats we have some accommodation, yes.

Mr. Skoberg: That is what I was thinking of, the actual on-the-ground viewing of the operation rather than from the air.

Mr. Gilchrist: We could, with some of the larger tugs—our new one now is 4,500 horsepower which is a pretty big tug actually—accommodate two or three, three or four.

Mr. Skoberg: What problems do you have in so far as pollution control measures are concerned? Have you run into any spills or the likes of that, that have caused concern within the area you are servicing?

Mr. Gilchrist: This gives us some problems of concern, particularly in the Hay River area, because there the oil companies have put some of their tank farms very close to the river. We are in the process of organizing under the local chief of the Department of Transport or the MOT who looks after our aids to navigation, an organization that could take action on this. However, I would like to point out that most of your spills—again it is the competence of your crews that you have to watch on this thing and with low water and things like that, inevitably you are

[Interprétation]

M. Skoberg: Êtes-vous en mesure d'obtenir assez de soumissions, ou devez-vous faire un appel d'offres pour les opérations de dragage? Ou existe-t-il une sorte de confrérie fermée aussi loin dans ce secteur?

M. Gilchrist: Non, nous n'avons pas à faire un appel d'offres pour ceci. Le ministère des Travaux publics s'est occupé de la chose et ils ont demandé des soumissions. Cependant lorsque nous avons des travaux de construction à faire en fait, nous ne demandons pas de soumissions. Nous demandons des chiffres. La saison est courte; c'est pourquoi, dans ce pays, l'expérience est si importante. L'équipement doit être en bon ordre; il doit fonctionner en tout temps; on en a besoin pour travailler.

On a eu une expérience plutôt malheureuse l'an dernier, aux Rapides Sans Sault. On était sensé terminer la moitié des travaux l'an dernier, mais, malheureusement, l'entrepreneur venait d'arriver au pays et ne comprenait pas très bien les problèmes que peuvent causer les longues distances; il n'a pas compris la nécessité d'avoir un équipement en très bon ordre; il y a donc perdu beaucoup de temps. Si vous perdez une journée, le pourcentage du temps perdu est élevé. C'est beaucoup plus important que ce ne le serait ailleurs.

M. Skoberg: N'y a-t-il aucun moyen de transport pour les passagers sur la rivière Mackenzie?

M. Gilchrist: Non, mais je crois qu'il y aura cette année un bateau qui fera la navette entre Hay River et Tuktoyaktuk.

M. Skoberg: Si votre comité devait décider, dans sa sagesse, de s'intéresser à ce territoire, pourrait-on recevoir les membres du comité pour examiner cette partie du pays?

Une voix: Pour se rendre compte du travail qui se fait.

Une voix: Pourriez-vous nous recevoir ...

M. Skoberg: Je pensais au fonctionnement.

M. Gilchrist: roS'il y en a parmi vous qui aimeraient venir à la rivière Mackenzie, vous n'avez qu'à me le dire et je pourrai certainement—nous avons notre propre appareil et nous retenons parfois les services de Northern—vous amener là-bas et vous ramener chez-vous. Quelques-uns de nos nouveaux navires peuvent recevoir des passagers.

M. Skoberg: C'est ce à quoi je pensais; je préférerais y aller en bateau plutôt qu'en avion. Ce serait plus facile pour nous de se rendre compte de ce qui se passe.

M. Gilchrist: Quelques-uns de nos nouveaux remorqueurs—notre plus récent a 4,500 chevaux vapeur—pourraient recevoir deux ou trois, trois ou quatre passagers.

M. Skoberg: Quels sont vos problèmes quant aux mesures de contrôle de la pollution? Y a-t-il des problèmes de pollution qui vous causent des ennuis dans la région que vous desservez?

M. Gilchrist: Oui surtout dans la région de Hay River puisque des sociétés pétrolières ont aménagé leurs réservoirs très près de la rivière. Nous sommes à mettre sur pied sous le commandement du chef local du ministère des Transports ou de celui qui s'occupe de l'aide à la navigation un organisme chargé de régler ces problèmes. Toutefois, j'aimerais souligner que la plupart des dégâts que nous causons—une fois de plus, il faut s'interroger sur l'efficacité de notre équipage et quand les eaux sont peu profondes, vous frapperez inévitablement des roches—et

[Text]

going to hit rocks—and most of our damage is usually on the bottom or below the water-line with the result that the water comes in and the oil floats up in your tank. Generally speaking we have had no very serious spills over the years, touch wood. We may have a collision in this coming season, break apart a barge and we would have one, but again it is capability on the bridge on this thing. Our structures are pretty solid, that is the barges we build are perhaps maybe over-strength.

Mr. Skoberg: In your over-all operation, how many labour organizations are involved in so far as representation is concerned?

Mr. Gilchrist: There are two.

Mr. Skoberg: What are they?

Mr. Gilchrist: The SIU and the Guild, the Deck Officers' Guild.

Mr. Skoberg: They carry on the complete operation as far as your company is concerned.

Mr. Gilchrist: That is right, yes.

Mr. Skoberg: I do not have the most recent figures on your statement of income and expenses, Mr. Gilchrist, but I noticed on the head office they in 1967 from \$42,000 to \$92,000. Did you move the head office about that time or...

• 1200

Mr. Gilchrist: No, I had to put a man in charge although that is not his total salary, the difference there, but the expenses of head office in connection with the expansion, the equipment, my own time, the secretary's time and so forth—Eldorado's secretary is also the Secretary of Northern Transportation Commission Limited and so is the Treasurer. We examined the time that was being put into Northern Transportation Commission Limited by these people which had not been reviewed for a number of years and decided they were getting quite a bargain. So we lifted the charge that Eldorado was making for these services, legal service and so forth.

Mr. Skoberg: Thank you. Just as a point of interest, I notice that under "administration" your travel increased considerably in 1968-1969. I just wondered how that increase in travel came about. Was this in and out of the Territory?

Mr. Gilchrist: Yes, but more so the travel that you see there is the contacting of customers—our head office, our operating office is in Edmonton and all the travel back and forth was regarding the supervision of construction and the liaison with construction in Vancouver and across the country. The oil companies and so forth have their head offices in Texas, Oklahoma and down there and this explains the back and forth. This increases almost directly with the business, with the tonnage.

Mr. Skoberg: Do you think having the head office in Edmonton is the most logical location? Is it because the oil companies are located there? Do you not think it would be better to have it up in the area that is directly concerned with the movement of the Mackenzie traffic.

[Interpretation]

les difficultés que nous devons subir se situent habituellement au fond ou au-dessous de la ligne de flottaison; ainsi, l'eau s'introduit à l'intérieur du navire et l'huile flotte dans vos réservoirs. De façon générale, rien ne s'est produit au cours des dernières années; il faut continuer d'espérer. Il pourrait y avoir une collision la saison prochaine, mais ce sont toujours des choses qui peuvent se produire. Les remorqueurs que nous contruisons sont très solides peut-être même trop solides.

M. Skoberg: Au sein de votre organisation, combien de syndicats sont en cause?

M. Gilchrist: Il y en a deux.

M. Skoberg: Que sont-ils?

M. Gilchrist: Le SIU et le Guild, le *Deck Officers' Guild*.

M. Skoberg: Ils s'occupent de tout en ce qui a trait à votre société.

M. Gilchrist: C'est exact.

M. Skoberg: Je n'ai pas les chiffres les plus récents en ce qui a trait à votre déclaration de revenus et dépenses, monsieur Gilchrist, mais je me rends compte... Pour le bureau central, ils sont passés en 1967 de \$42,000 à \$92,000. Est-ce que vous avez déménagé le bureau central à ce moment ou...

M. Gilchrist: Non, j'ai eu à mettre un homme en fonction, quoique cela ne soit pas son salaire total, la différence qu'il y a ici, mais les dépenses du bureau central en ce qui concerne l'expansion, l'équipement, mon propre temps, le temps du secrétaire et ainsi de suite—le secrétaire Eldorado est également le secrétaire de la société *Northern Transportation Commission Limited* et ainsi est le trésorier. Nous avons examiné le temps qui a été consacré à la *Northern Transportation Commission Limited* par ces gens qui n'avaient pas été étudiés pendant un certain nombre d'années et nous avons décidé qu'ils réalisaient une bonne affaire. Aussi, nous avons élevé les frais que Eldorado faisait pour ce service, les services juridiques etc.

M. Skoberg: Merci. Juste un point d'intérêt, je remarque que sous le mot «administration» vos frais de voyage ont augmenté considérablement en 1968-1969. Je me demande comment cette augmentation en ce qui concerne les voyages s'est produite. S'agit-il de voyages à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire?

M. Gilchrist: Oui, mais la plupart des voyages que vous voyez ici ont eu pour objet de contacter les clients—notre bureau central, notre bureau d'activités est à Edmonton et tous les voyages aller et retour concernaient la surveillance de la construction et la liaison avec la construction à Vancouver et dans le pays. Les compagnies de pétrole etc. ont leur bureau central au Texas, à Oklahoma, et là-bas et ceci explique les voyages aller-retour. Ceci augmente presque directement avec les affaires, avec le tonnage.

M. Skoberg: Pensez-vous que le fait d'avoir le bureau central à Edmonton est l'emplacement le plus logique? Est-ce que c'est parce que les compagnies pétrolières sont situées dans cette région? Ne pensez-vous pas qu'il serait mieux de l'avoir dans une région directement concernée avec le mouvement du trafic sur le Mackenzie.

[Texte]

Mr. Gilchrist: This question comes up almost yearly and our answer is that we think we have at Edmonton just about the most efficient area for our operating office. The legal head office is here in Ottawa, but I and Mr. Hyndman are the only two employees here. In a certain sense the customer is in North, yes. In the other sense our major customers are in the South. For instance, Imperial Oil is our major customer. They move more tonnage with us than any other single one. Their operating office is in Edmonton. The contact is right there. Until just recently the Department of Indian Affairs and Northern Development made practically all their decisions regarding movement and so forth here in Ottawa and our people had to come down and liaise with them here.

Mr. Skoberg: Which head office are you referring to for the \$92,000? Is that the Ottawa or the Edmonton office?

Mr. Gilchrist: No, the head office . . .

Mr. Skoberg: In the Estimates.

Mr. Gilchrist: The \$92,000 would be the total of the Edmonton office and our own.

Mr. Skoberg: This is my last question, Mr. Chairman. The executive officers' salaries, I am not concerned about the salaries, but the number of executive officers involved in this statement of income and expenses. How many executive officers do you have?

Mr. Gilchrist: There would be about four executive officers.

Mr. Skoberg: Just four.

• 1205

Mr. Gilchrist: Yes. I get no salary directly from Northern Transportation; my time is included in the \$92,000 that you mentioned.

Mr. Skoberg: Oh, I see.

Mr. Gilchrist: We now have an executive vice-president in Edmonton, a vice-president of operations and a general superintendent. I included myself when I said four.

Mr. Skoberg: And that is your total executive officers in so far as your operation is concerned?

Mr. Gilchrist: Yes. Now if you want to include in that, say, your treasurer and your secretary, they are Eldorado officers and their time is included in that \$92,000. But the men directly involved in this are the ones that I have mentioned.

The Chairman: Mr. Deachman, do you have a short question? No question. Mr. Rock, do you have a short question?

Mr. Rock: No, not exactly. This is on new business, Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: This completes the Estimates of the Northern Transportation Commission. I want to thank you very much, Mr. Gilchrist and Mr. Hyndman. I want to thank both of you for appearing before the Committee this morning.

[Interprétation]

M. Gilchrist: Cette question revient presque chaque année et notre réponse est que nous estimons que nous avons à Edmonton probablement la région la plus efficace pour notre bureau central. Le bureau central juridique se trouve à Ottawa, mais moi et M. Hyndman sont seulement les deux employés ici. Dans un certain sens, le client est dans le Nord, oui. Dans un autre sens, nos clients principaux sont dans le Sud. Par exemple, l'*Imperial Oil* est notre client principal. Ils transportent plus de tonnage avec nous que n'importe quel autre. Leur bureau d'activités se trouve à Edmonton, le contact se trouve ici. Jusqu'à une époque toute récente, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a pris toutes les décisions concernant le transport etc., ici à Ottawa et nos personnes devaient descendre et se mettre en liaison avec eux ici même.

M. Skoberg: A quel bureau central vous référez-vous pour les \$92,000? Est-ce que c'est le bureau d'Ottawa ou d'Edmonton?

M. Gilchrist: Non, le bureau central . . .

M. Skoberg: Dans les prévisions budgétaires.

M. Gilchrist: Les \$92,000 seraient le total du bureau d'Edmonton et du nôtre.

M. Skoberg: Voici ma dernière question, monsieur le président, les salaires des fonctionnaires de direction, je ne m'intéresse pas aux salaires, mais au nombre de fonctionnaires de la direction impliqués dans cette déclaration d'impôt de revenu et de dépense. Combien de fonctionnaires à la direction avez-vous?

M. Gilchrist: Nous en avons environ 4.

M. Skoberg: Juste 4.

M. Gilchrist: Oui. Je ne reçois pas directement de salaire de la Commission des transports du Nord; mon temps est compris dans les \$92,000 que vous avez mentionnés.

M. Skoberg: Oh, je comprends.

M. Gilchrist: Nous avons maintenant un vice-président exécutif à Edmonton, un vice-président des opérations et surintendant général. Lorsque j'ai dit 4 personnes, ce chiffre me comprenait.

M. Skoberg: C'est donc là tout votre personnel des cadres dans cette affaire?

M. Gilchrist: Oui. Mais si vous voulez y ajouter, par exemple, votre trésorier et votre secrétaire, ce sont des employées d'Eldorado et leur temps est compris dans le chiffre de \$92,000. Mais les personnes directement employées dans cette affaire sont celles que j'ai mentionnées plus haut.

Le président: Monsieur Deachman, voulez-vous poser une question? Pas de question. Monsieur Rock, voulez-vous poser une question brève?

M. Rock: Non, pas exactement. Je voudrais poser une question sur un autre sujet, monsieur le président, s'il vous plaît.

Le président: Nous sommes arrivés à la fin de l'examen des prévisions budgétaires de la Commission des transports du Nord. Je vous remercie beaucoup, M. Gilchrist et M. Hyndman. Je vous remercie beaucoup de vous être présentés devant ce Comité ce matin.

[Text]

Mr. Gilchrist: Thanks for the kind remarks, sir, I do not often get them.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes, Mr. Chairman. Over the weekend I read an article in the *Montreal Star* about the LRC, which is research being done in Montreal on a new type of train. During the estimates nothing was mentioned about this in any of the reports. We have never had the research people before us. Ste. Scholastique, is being developed and we do not know what type of system they are actually going to have. I know that the monorail system by Alweg is a good system. This idea of using tracks with freight trains on them and then trying to put a fast train on at the same time just does not work; the former president of the CNR has mentioned that many times. This research is for a train that is only going to go 110 miles an hour and many of the engineers tell me that you can get any diesel to do that without having to do this, as long as you have the track for it. I think there is something wrong somewhere.

We have not had the opportunity here to have these people before us. I think we are the ones who represent the public, not the research board, whoever they are, but we. I think we should be informed of what is going on now. I would like to have the research people with Mr. Pickersgill down here, if possible. I would like also to have the Alweg people of Montreal, the ones who deal with monorail, them appear before us so that we will be informed of the type of transportation systems that are available, and that we could make some recommendations as to what should go into Ste. Scholastique, as well. We have no information at all on this and I think it is time that we do this.

The Chairman: Order, please. I think we have orders to call Mr. Pickersgill back and we might ask Mr. Pickersgill to bring some of those people. We have not got the power to call the people you mention, that would take an order from the House, Mr. Rock.

Mr. Rock: We may ask for that.

An hon. member: Let us start.

The Chairman: We will call Mr. Pickersgill and then . . .

Mr. Rock: Could you ask Mr. Pickersgill if he would be kind enough to bring some of these research people down and have information on the research?

The Chairman: I will have the Clerk take note of that and we will ask Mr. Pickersgill.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, just one point on that, very briefly. I believe we, as a Committee, particularly the Transportation Committee, should concern ourselves more with the various areas of transportation. We have the NRC people right here in Ottawa. They are continually going into the various areas of types of transportation, the rails and all the rest of it. We mentioned a couple of years ago that we should try to set up some type of visit to the

[Interpretation]

M. Gilchrist: Je vous remercie de vos commentaires, monsieur, car je ne les entends pas souvent.

Le président: M. Rock.

M. Rock: Oui monsieur le président. Pendant la fin de semaine, j'ai lu un article dans le *Montreal Star* à propos du LRC, et des recherches qui sont faites à Montréal sur un nouveau type de train. Au cours de l'examen des prévisions budgétaires, rien n'a été dit à ce sujet dans aucun des rapports. Aucune des personnes qui participent à ces recherches n'est venue nous parler. Ce système est mis au point à Ste-Scholastique, je ne sais quel genre de système ils vont finalement adopter. Je sais que le système monorail d'Alweg est bon. Cette idée qui consiste à utiliser les rails avec les trains de marchandises et d'y faire passer un train rapide au même moment ne march pas; l'ancien président des chemins CN l'a dit à plusieurs reprises. Ces recherches sont faites pour un train qui ira seulement à 110 milles à l'heure, et de nombreux ingénieurs m'ont dit que vous pouvez faire aller n'importe lequel diesel à cette vitesse sans changer quoi que soit, du moment que vous avez une voie appropriée. Je crois qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Ces personnes n'ont pas eu l'occasion de venir nous parler. Je crois que c'est nous, et non pas le Conseil de la recherche, quelles que soient les personnes qui le composent qui représentons le public. Je crois que l'on devrait nous informer sur ce qui se passe. J'aimerais que les gens qui participent à ces recherches, comme M. Pickersgill, viennent ici, si possible. J'aimerais aussi que des représentants d'Alweg, à Montréal, viennent nous voir, ces personnes qui s'occupent du monorail, pour nous informer du type de système de transport possible, afin que nous puissions faire des recommandations sur ce qui devrait être utilisé à Ste-Scholastique, aussi. Nous ne sommes absolument pas informés à ce sujet, et je crois qu'il est grand temps que nous le soyons.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je crois qu'il nous a été demandé de faire venir de nouveau M. Pickersgill, et nous pourrions demander à celui-ci de faire venir quelques-unes de ces personnes. Nous n'avons pas le pouvoir de convoquer les personnes que vous mentionnez. Il faudrait une décision de la Chambre des communes, M. Rock.

M. Rock: Nous pouvons la demander.

Une voix: Commençons.

Le président: Nous allons convoquer M. Pickersgill, puis . . .

M. Rock: Pourriez-vous demander à M. Pickersgill s'il aurait l'amabilité de faire venir quelques-unes des personnes qui participent à la recherche, pour qu'elles nous donnent quelques renseignements?

Le président: Je vais demander au Secrétaire de prendre note de cela, et nous le demanderons à M. Pickersgill.

M. Skoberg: Monsieur le président, je voudrais faire une brève remarque sur ce point. Je crois que, en tant que Comité, notamment en tant que Comité des Transports, nous devrions nous intéresser un peu plus aux différents domaines des transports. Les représentants de la NRC se trouvent à Ottawa. Ils sont toujours en train d'étudier les différents domaines des types de transports, que ce soit par voie ferrée ou autrement. Il y a quelques années, nous

[Texte]

projects that they are now carrying on. I know that this is going on right now.

At the same time I do believe we should try to do a little more travelling within Canada particularly to view some of the transportation facilities that we do have. I strongly urge that the steering committee take a look at this and try to set up an agenda for later on in the year, to carry out that type of a program.

The Chairman: This question could very well be put to Mr. Jamieson, too.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Deachman: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Although I agree with the subject, I think one of the things we ought to be doing in the course of the year is take a look at new things, and this is an excellent idea. I hesitate to say that the best time to do that is when we have the estimates before us. Perhaps we ought to think about dividing our work into two compartments; get on with our business of the estimates and see whether we can get those out of the way—this is a time when everybody is driven out of his mind with committees—and then a little later on, in a more relaxed atmosphere of the fall, when we get a special reference from the House, look after it and look at these things and do a real job of it. I think members would work better under those terms.

The Chairman: A very good idea, Mr. Deachman. The Committee is adjourned until next Tuesday at 3.30 p.m.

[Interprétation]

avons dit que nous devrions essayer de mettre au point des visites pour étudier les projets en cours. Je sais que cela se fait actuellement.

Je crois aussi que nous devrions essayer de nous déplacer un peu plus à l'intérieur du Canada, notamment pour examiner quelques-uns des moyens de transport que nous avons. J'insiste vivement pour que le Comité directeur étudie ceci et essaie d'établir un ordre du jour qui, dans quelques mois, permettrait d'exécuter ce genre de programme.

Le président: Vous pourriez poser cette question à M. Jamieson.

M. Skoberg: Oui.

M. Deachman: Monsieur le président.

Le président: M. Deachman.

M. Deachman: Bien que je sois d'accord, d'une manière générale, je crois que nous devrions aussi, au cours de cette année, étudier les nouveaux moyens de transport et c'est une excellente idée. Je ne suis pas certain que le meilleur moment pour faire cela soit celui où nous examinons les prévisions budgétaires. Nous devrions peut-être penser à diviser notre travail en deux secteurs: continuer notre examen des prévisions budgétaires et voir si nous pouvons en terminer celui-ci—à ce moment, tout le monde est préoccupé par les Comités—et ensuite, un peu plus tard, dans l'atmosphère plus décontractée de l'automne, lorsque nous aurons une autorisation spéciale de la Chambre, étudier ces nouvelles choses et faire du bon travail. Je crois que, dans ces conditions, tout le monde travaillerait mieux.

Le président: C'est une très bonne idée, M. Deachman. La séance est levée jusqu'à mardi prochain, à 3 heures et demie de l'après-midi.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, March 23, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 8

Le mardi 23 mars 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1971-72
Department of Communications

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972
Ministère des Communications

APPEARING:

The Honourable Eric Kierans,
Minister of Communications

A COMPARU:

L'honorable Eric Kierans,
Ministre des Communications

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

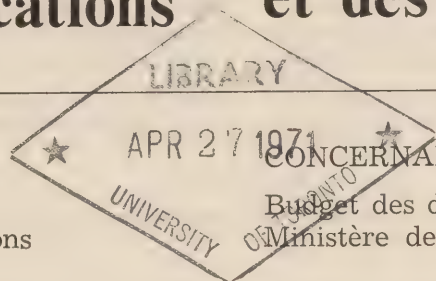
(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Benjamin	Horner
Breau	Howe
Deachman	Loiselle
Duquet	McGrath
Forget	Portelance
Godin	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

Rock	Thomas (<i>Moncton</i>)
Skoberg	Trudel
Southam	Turner (<i>London</i>
Stewart (<i>Marquette</i>)	<i>East</i>)—(20).
Thomas (<i>Maisonneuve-</i>	
<i>Rosemont</i>)	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

March 18, 1971

Mr. Breau replaced Mr. Blouin

March 23, 1971

Mr. Allmand replaced Mr. Trudel

Mr. Dinsdale replaced Mr. Stewart (*Marquette*)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 18 mars 1971

M. Breau remplace M. Blouin

Le 23 mars 1971

M. Allmand remplace M. Trudel

M. Dinsdale remplace M. Stewart (*Marquette*)

MINUTES OF PROCEEDINGS
(16)

Tuesday, March 23, 1971

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 4.20 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Dinsdale, Duquet, Forget, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)¹².

In Attendance: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witnesses: From the Department of Communications: Mr. A. E. Gotlieb, Deputy Minister; Mr. Gordon Nixon, Administrator, Telecommunications Bureau; Mr. F. Godbout, Director General, Finance and Administration; Mr. D. F. Parkhill, Assistant Deputy Minister (Planning); and Dr. J. H. Chapman, Assistant Deputy Minister (Research).

The Committee resumed its consideration of the estimates of the Department of Communications.

And the questioning continuing;

Items 1 and 5 were carried.

At 5.25 p.m. the Committee adjourned until April 6, 1971.

PROCÈS-VERBAL
(16)

Le mardi 23 mars 1971.

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 4 h 20. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Dinsdale, Duquet, Forget, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London Est*)—(12).

Comparait: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Du ministère des Communications: MM. A. E. Gotlieb, sous-ministre; Gordon Nixon, administrateur, bureau des télécommunications; F. Godbout, directeur général, finance et administration; M. D. F. Parkhill, sous-ministre adjoint (Planification) et M. J. H. Chapman, sous-ministre adjoint (Recherches).

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires du ministère des Communications.

La période de questions se poursuit;

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

A 5 h 25 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 6 avril 1971.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 23, 1971

● 1615

[Text]

The Chairman: Gentlemen, this afternoon we will carry on with the Estimates of the Department of Communications for 1971-72. We have the Hon. Eric Kierans with us this afternoon, and I will ask Mr. Kierans to introduce the witnesses who are with him.

Hon. Eric Kierans (Minister of Communications): Thank you, Mr. Chairman. I have Mr. Gottlieb, the Deputy Minister of the Department, with me and the three Assistant Deputy Ministers, Dr. Chapman, Mr. Parkhill and Mr. de Montigny Marchand. There is also Mr. Godbout, Financial Officer, and Mr. Nixon, of course, who has been here many times before.

The Chairman: You will find the Estimates on page 3-2 of the Blue Book. Mr. Skoberg, I think you were the last man who spoke, so the floor is yours.

● 1620

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Minister, it is rather difficult to remember where we left off after our last meeting, but if I remember correctly, Mr. Reid was—

The Chairman: Yes, we had finished with Mr. Reid.

Mr. Skoberg: If we look at an article that was written back in 1969, Telesat Canada ownership is likely to be split and it appears that at that time the Minister thought that the common carriers that had originally proposed a bill to operate the satellite and ground network themselves later urged the government to share ownership with them in a Crown ownership setup. I see from this paper that Bell Canada is putting up almost half the total invested in Canada's first domestic communications satellite system by the telecommunications carrier. I wonder if the Minister would elaborate somewhat on the latest news release that came out about Bell Canada now having almost half the total invested in Canada's first domestic communications satellite.

Mr. Kierans: I think the release is an outgrowth of the Annual Report and a statement dealing with the investment of the Bell company. That deals with the fact that almost half, \$4.9 million of the \$10 million put up by the telephone companies of Canada has come from the Bell organization. There is a relationship there or a division of investments by the companies which they settle among themselves. However, that is not half of the total investment, as you know, because the Government of Canada has also put up \$10 million to date.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 23 mars 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous poursuivrons cet après-midi, l'étude des prévisions budgétaires du ministère des Communications pour 1971-1972. L'honorable Eric Kierans est avec nous cet après-midi, et je lui demanderais de présenter les témoins qui l'accompagnent.

L'hon. Eric Kierans (ministre des Communications): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi, M. Gottlieb, sous-ministre des communications, et les trois sous-ministres adjoints, M. Chapman, M. Parkhill et M. de Montigny Marchand. Il y a aussi M. Godbout, responsable des finances, et également M. Nixon, qui est déjà venu ici plusieurs fois.

Le président: Vous trouverez les prévisions budgétaires à la page 3-3 du Livre bleu. Monsieur Skoberg, je pense que vous étiez la dernière personne à parler, et je vous donne donc la parole.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur le ministre, il est assez difficile de se rappeler où nous en étions à la fin de la dernière réunion, mais si je me souviens bien M. Reid était...

Le président: Oui, nous en avons terminé avec M. Reid.

M. Skoberg: Un article datant de 1969 disait que la propriété canadienne de Telesat allait probablement être fragmentée et il semble que le ministre pensait alors que les entreprises exploitant les télécommunications qui avaient d'abord proposé un projet de loi en vue d'exploiter le satellite et le réseau terrestre avaient ensuite pressé le gouvernement de s'associer avec eux dans le cadre d'un organisme propriété de la Couronne. Je vois dans cet article que Bell Canada participe presque pour la moitié des sommes investies par les entreprises de télécommunication dans le premier système nationale de communications par satellite au Canada. Je me demande si M. le ministre pourrait donner des explications sur le dernier communiqué qui a été publié au sujet de Bell Canada et qui disait que cette compagnie possédait maintenant presque la moitié de l'investissement total dans le premier satellite national de communication au Canada.

M. Kierans: Je pense que ce communiqué provient du rapport annuel et d'une déclaration portant sur les investissements de la compagnie Bell. Il y est dit que presque la moitié, soit 4.9 millions de dollars sur 10 millions de dollars investis par les compagnies de téléphone du Canada provient de la compagnie Bell. Les investissements ont été répartis selon les compagnies qui se sont entendues entre elles. Cependant, il ne s'agit pas là de la moitié de l'investissement total, comme vous le savez, car le gouvernement du Canada a aussi investi jusqu'ici 10 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Skoberg: What about the Canadian National and Canadian Pacific? What have they put up to date?

Mr. Kierans: I have forgotten the exact amount they put up, but I see that we have the figures here. Canadian National are responsible for 7.5 per cent of the total investment, whatever it may be, of the telephone companies, and Canadian Pacific an equal 7.5 per cent. So, if it turns out to be, let us say, \$30 million in total coming from that sector, it would be 15 per cent between the two of them and that would be \$4.5 million. Bell's percentage of the \$30 million would be almost \$15 million. It would be 49.19 per cent.

Mr. Skoberg: That commitment has been made by the railway companies to date, has it?

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Skoberg: And lived up to?

Mr. Kierans: Oh, yes.

Mr. Skoberg: I clipped out an advertisement relating to tenders for construction of the earth station building at Allan Park satellite earth station which was recently put out. Whole earth station buildings have to be constructed and tenders are being put out on these. Is the entire cost of this borne by the Corporation?

Mr. Kierans: By Telesat, that is right.

Mr. Skoberg: What about the communities that have to instal the earth receiving stations—if that is their proper name—where do they come into the picture? Is there any obligation on their part to instal those or pay for any of the cost of the operation of that equipment?

Mr. Kierans: That is an obligation of the Corporation.

Mr. Skoberg: In all parts of Canada?

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Skoberg: What about the northern areas? How many earth stations do you plan on having in that area that is not covered now by conventional means?

Mr. Kierans: The actual grid, as it is worked out—there have been several variants of it—I think the final one was something on the order of 25 stations in the North, was it not? Yes, that is right. About 25 earth stations will be built in the northern part of Canada. That is only at the beginning. That is the first national plan or grid, as they call it.

Mr. Skoberg: This call for tenders that I am looking at—I either clipped it out of an Ottawa paper or the *Globe and Mail*—does it cover every major newspaper across Canada, or do you just cover the immediate area that these earth stations are connected with?

[Interprétation]

Mr. Skoberg: En ce qui concerne le National Canadien et le Pacifique Canadien, quel est leur investissement jusqu'ici?

M. Kierans: J'ai oublié le montant exact qu'ils ont investi, mais je pense que nous avons les chiffres ici. Le National Canadien a investi 7.5 p. 100 de l'investissement total fait par les compagnies de téléphone, et le Pacifique Canadien a investi également 7.5 p. 100. S'il se révélait que l'investissement total provenant de ce secteur est de 30 millions de dollars, ces deux compagnies auraient investi ensemble 15 p. 100, soit 4.5 millions de dollars. Sur les 30 millions de dollars, l'investissement de Bell serait de près de 15 millions de dollars, c'est-à-dire 49.19 p. 100.

M. Skoberg: C'est l'engagement qui a été pris par les compagnies de chemins de fer jusqu'à ce jour, n'est-ce pas?

M. Kierans: C'est exact.

M. Skoberg: Ils ont rempli cet engagement?

M. Kierans: Oui.

M. Skoberg: J'ai découpé une annonce concernant des soumissions en vue de la construction à Alan Park d'une station terrienne reliée à un satellite. Toutes les stations terriennes doivent être construites et des soumissions doivent être présentées pour leur construction. Est-ce que le coût complet en est défrayé par la Corporation?

M. Kierans: C'est exact, par Telesat.

M. Skoberg: Que se passe-t-il en ce qui concerne les collectivités qui doivent installer les stations terriennes réceptrices, si c'est là leur nom exact, où entrent-elles en ligne de compte? Est-ce qu'elles ont une obligation quelconque de les installer ou de payer le coût de fonctionnement de cet équipement?

M. Kierans: C'est une obligation de la Corporation.

M. Skoberg: Dans toutes les régions du Canada?

M. Kierans: C'est exact.

M. Skoberg: Et qu'en est-il des régions septentrionales? Combien de stations terriennes pensez-vous avoir dans cette région que les moyens conventionnels ne desservent pas encore?

M. Kierans: Nous avons eu plusieurs systèmes, mais je pense que le dernier qui a été adopté était de construire 25 stations dans le Nord, n'est-ce pas? Oui, c'est exact. Environ 25 stations terriennes seront construites dans les régions septentrionales du Canada. Nous n'en sommes qu'au début. C'est le premier projet national, ou le premier réseau, comme nous l'appelons.

M. Skoberg: Cet appel de soumissions que j'ai découpé dans un journal d'Ottawa ou dans le *Globe and Mail*, est-ce qu'il apparaît aussi dans tous les principaux journaux du Canada, ou faites-vous des annonces seulement dans la région immédiate où ces stations terriennes doivent être établies?

[Text]

• 1625

Mr. Kierans: This is the responsibility of the corporation and obviously the corporation is trying to get those possible prices. I imagine they would advertise in certain national newspapers and then also probably there would be additional advertising in local areas.

Mr. Skoberg: This is a point I would like to have clarified, though. You say you imagine, but I would like to know whether they do or not.

Mr. Kierans: It is their responsibility and obviously they are out to get as wide a list of competing companies to tender as possible.

Mr. Skoberg: These are strictly contractual tenders? They are not invitational under these conditions, I presume?

Mr. Kierans: They are invitations to tender and then they will look at the submissions.

Mr. Skoberg: What I am trying to clarify in my own way is whether or not certain contractors are invited to submit tenders for this earth station and whether or not you have a selective list of people now qualified in that field to do the contracting.

Mr. Kierans: Here I am subject to correction, but for what you might call the public works I think the invitations to tender are quite general. For what you might call the actual equipment itself, I think this goes out to a list of those that are able to build earth stations. There are a relatively small number of companies in Canada that can do this.

Mr. Skoberg: Who is able to build earth stations?

Mr. Kierans: TELESAT, and any company that thinks it can build earth stations and has had experience in the field and has been left out of the list would, I imagine, make representations to the Minister, but I think they are pretty well covered. This has been going on for some time. I have not heard of anyone's being left out and I do not think the corporation would want to leave out anyone who could build at least some of the earth stations if not all.

Mr. Skoberg: I am not sure whether this question was asked the last time we met with you here the other day, but concerning CP-CN Telecommunications I have appreciated the report that has come out on that particular subject. Have you had any representations about lack of service in the various areas of Canada because of the amalgamation of the CN-CP telecommunications?

Mr. Kierans: We have had some and we have investigated them. As a matter of fact, the last time I went out West with some of my colleagues we made a point to investigate some of these complaints. A good number of them originate with the newspapers which do not have the same service, or say they have not—and I guess they

[Interpretation]

M. Kierans: Cette responsabilité relève de la Corporation, laquelle essaie évidemment d'avoir les meilleurs prix. J'imagine qu'elle publie des annonces dans certains journaux à tirage national et je crois qu'elle publie aussi des annonces dans les journaux des secteurs locaux.

M. Skoberg: J'aimerais élucider ce point. Vous dites que vous imaginez, mais j'aimerais savoir si la Corporation le fait ou non.

M. Kierans: C'est à la Corporation d'y voir, et elle essaie sûrement d'avoir une liste de compagnies concurrentes aussi grande que possible qui présentent des soumissions.

M. Skoberg: Il s'agit uniquement de soumissions à base de contrat? Il ne s'agit d'invitations dans ces conditions, je présume?

M. Kierans: Ce sont des invitations à présenter des soumissions, lesquelles seront étudiées par la suite.

M. Skoberg: Je voudrais simplement savoir si certains entrepreneurs sont invités à présenter des soumissions pour cette station terrienne et j'aimerais aussi savoir si vous avez une liste choisie de personnes qui sont présentement compétentes dans ce domaine afin de leur accorder les contrats.

M. Kierans: Je peux faire erreur, mais en ce qui concerne ce que vous pouvez appeler les travaux publics, je pense que les invitations à présenter des soumissions sont tout à fait générales. En ce qui concerne l'équipement même, je pense que ces invitations sont envoyées aux entreprises qui peuvent construire des stations terriennes. Au Canada, il y a un nombre relativement minime de compagnies qui peuvent le faire.

M. Skoberg: Qui peut construire des stations terriennes?

M. Kierans: TELESAT, et toutes compagnies qui pensent pouvoir construire des stations terriennes et a de l'expérience dans le domaine; si elle a été omise de la liste, elle pourrait en parler au Ministre, mais je pense que la liste est plutôt complète. Ce procédé fonctionne depuis assez longtemps. Je n'ai pas entendu parler d'une omission, et je ne pense pas que la Corporation voudrait laisser de côté quelqu'un qui serait capable de construire au moins quelques-unes des stations terriennes, sinon toutes.

M. Skoberg: Je ne suis pas certain si cette question a été posée à la dernière réunion à laquelle vous êtes venu l'autre jour, mais en ce qui concerne les télécommunications CP-CN, j'ai bien apprécié le rapport publié à ce sujet. Avez-vous eu des plaintes au sujet d'un manque de service dans différentes régions du Canada à cause de la fusion des télécommunications CN-CP?

M. Kierans: Nous en avons eu et nous avons fait des enquêtes à leur sujet. En fait, la dernière fois que je suis allé dans l'Ouest avec quelques-uns de mes collègues, nous avons tenu à vérifier certaines de ces plaintes. Un bon nombre d'entre elles provenaient de journaux qui disaient ne pas avoir le même service qu'auparavant.

[Texte]

have not—that they once add. We have had meetings with the newspaper publishers concerned, with *Canadian Press* with CN-CP and with the telephone companies as a result.

Mr. Skoberg: Have you now come to an agreement—and again this may have been asked the last time—on future space communication? I asked the question last year and I think at that time it was still not too certain just what agreement had been arrived at. Have you now been able to come to a complete agreement on the future of space communication?

Mr. Kierans: Perhaps I should ask Mr. Gotlieb to answer because he is more concerned with this. I think probably my answer last year—and it is still true—was that this is a United Nations project. Canada and Sweden play leading roles in that particular committee of the United Nations but Mr. Gotlieb could probably bring us up to date on it.

Mr. A. E. Gotlieb (Deputy Minister, Department of Communications): There have been a number of meetings in the international community, some held under the auspices of UNESCO, some under the auspices of the United Nations Outer Space Committee and some in the ITU. They have been working on the development of rules relating to different aspects of international communications. UNESCO has been concentrating on the use of space for educational and cultural purposes; the ITU on a world frequency plan for outer space and they are having their main meeting, the Administrative Radio Conference this June.

The UN subcommittee which was discussed, I believe, in this Committee last year held another meeting and has issued a report which is a kind of status situation pointing out essentially that state practice has to develop and further discussions have to take place before any definitive rules can be laid down. It is too early and premature to lay down specific rules about broadcasting satellites. Under the auspices of the World Intellectual Property Organization discussions are going on, on the protection of copyright and intellectual property transmitted by satellite systems. None of these meetings have reached any definitive conclusions which is not all that surprising, if I may add.

● 1630

Mr. Skoberg: I think it was mentioned last year that there was a difference of opinion between the United States and the Soviet Union as to the structuring of the INTELSAT. The United States owns 53 per cent of it. Of course, the Soviet Union is urging a one-nation, one-vote principle and Canada is trying to act as a mediator in this particular situation. Has that organization met again since our last meeting of the Committee or just where do we stand on that?

Mr. Gotlieb: I should have mentioned that those discussions are still going on. There has been no definitive solution yet, but there will be a meeting in Washington next month, a definitive plenipotentiary meeting of all

[Interprétation]

Nous avons organisé des réunions avec les éditeurs de journaux intéressés, avec la Presse canadienne, avec le CN-CP et avec les compagnies de téléphone.

M. Skoberg: Cette question a peut-être aussi été posée la dernière fois, mais en êtes-vous venu à un accord en ce qui concerne les communications spatiales à l'avenir? J'ai posé la question l'an dernier et je pense qu'à cette époque on ne savait pas encore au juste à quel accord on en était arrivé. Avez-vous été capable d'en venir à un accord complet sur l'avenir des communications spatiales?

M. Kierans: Je devrais peut-être demander à M. Gotlieb de répondre car c'est lui qui s'y connaît le plus. L'an dernier, je pense avoir répondu que c'était un projet des Nations unies, et c'est encore vrai. Le Canada et la Suède jouent des rôles importants à ce Comité particulier des Nations unies mais M. Gotlieb pourrait probablement nous renseigner sur les derniers développements.

M. A. E. Gotlieb (sous-ministre, ministère des Communications): Il y a eu plusieurs réunions internationales, dont quelques-unes ont eu lieu sous les auspices de l'UNESCO, d'autres sous les auspices du Comité des Nations unies sur l'espace extra-atmosphérique et enfin d'autre à l'Union International des Télécommunications. Ils ont essayé d'établir des règlements concernant les différents aspects des communications internationales. L'UNESCO étudiait surtout les questions de l'utilisation de l'espace à des fins éducatives et culturelles; l'Union internationale des Télécommunications étudiait surtout un plan mondial de fréquence pour l'espace extra-terrestre et la principale réunion, la Conférence sur l'administration de la Radio, a eu lieu en juin prochain.

Le sous-comité des Nations unies, dont nous avons parlé, je crois, l'an dernier à ce Comité, a tenu une autre réunion et a publié un rapport qui constitue une sorte de résumé de la situation, faisant remarquer principalement que chaque État doit mettre sur pied un système et il faudra d'autres discussions avant que des règlements définitifs puissent être établis. Il est trop tôt pour que l'on puisse mettre au point des règlements spécifiques en ce qui concerne la diffusion par satellite. Des discussions se déroulent sous les auspices de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, au sujet de la protection des droits d'auteur et de la propriété intellectuelle transmise par satellite. Aucune de ces réunions n'a atteint des conclusions définitives, ce qui n'est pas du tout surprenant, à mon avis.

M. Skoberg: Je pense que l'on a mentionné l'an dernier, qu'il y avait divergence d'opinions entre les États-Unis et l'Union Soviétique au sujet de la structure d'Intelsat. Les États-Unis en possède 53 p. 100. Bien sûr, l'Union Soviétique préconise le principe d'un vote par nation et le Canada essaie d'agir comme médiateur dans cette situation. Est-ce qu'il y a eu d'autres réunions de cette organisation depuis notre dernière réunion du Comité et où en sommes-nous à ce sujet?

M. Gotlieb: J'aurais dû mentionner que ces discussions se poursuivent. Il n'y a pas encore eu de solution définitive, mais il y aura une réunion à Washington le mois prochain, une réunion définitive des plénipotentiaires de

[Text]

those 80 or so countries with a view to reaching final permanent arrangements for INTELSAT. The Soviet Union, however, is not participating except as an observer. From the information we have they still have on the record, so to speak, their proposal for Inter-Sputnik, although there has not been any new information in the last year about Soviet intentions to pursue that proposal for a second world satellite organization based around their own satellite system.

In the Intelsat there has been some acceptance of the principle of one-nation, one-vote through the formation of an assembly of parties which will have responsibility for overseeing the long-term policies of the organization. It is hoped that these discussions, which are going to last about five weeks, will come to a definitive conclusion in April and May. The discussions have been going on for over two years and if they do not come to a definitive conclusion this time they may not have another opportunity for quite some time.

Mr. Skoberg: This is my last question for this round, Mr. Chairman, if I may.

When we originally set up our system under Mr. Kierans, the Minister, he was pressing for an 8 to 12 per cent return. I am wondering whether he is optimistic now that there will be that type of a return on the investment, or whether or not he is more in line with the feeling that we can come to a break-even point and provide service to the areas that we are concerned about it is more optimistic and more realistic?

Mr. Kierans: I still have every confidence that it will be a profitable corporation after it has been in operation for two or three years, because the public is invited and people that we know invest shares in it, we would hope that they would get a return on that investment and I still think that they will. I think that this will be consistent with adding to the transmission facilities in this country and therefore providing better service to the people of Canada.

Mr. Skoberg: Would you be able to tell the Committee that the main purpose is to provide the type of service to the various areas of Canada, rather than making that 8 to 12 per cent return on the investment?

Mr. Kierans: I think the two go hand in hand, because we would like this to be a corporation, once it gets started with government aid, to proceed on its own. It can only proceed on its own if it is capable of financing itself, capable of going to the market for capital funds and not being a drain on the general revenues of the country. I think we can use those general revenues for a number of other priorities. This would be my hope, because this is a high technology endeavour on the part of the people of Canada. They have obviously got to generate funds that will enable them to keep up with that technology, therefore, do research and development themselves and invest in newer satellites that will give ever increasing benefits and provide a wider range of services to the people of Canada, particularly better communications in the north. There are two ways in which this can be done. Either they do it themselves or the taxpayer of Canada will do it. I think this is why we set up the corporation this way, as a public corporation and

[Interpretation]

ces quelque 80 pays en vue de parvenir à des accords permanents et définitifs en ce qui concerne Intelsat. L'Union Soviétique, cependant, ne participe qu'à titre d'observateur. D'après nos renseignements, ils ont encore sur le cœur, si l'on peut dire, leur proposition relative à l'Inter-Sputnik, même si nous n'avons pas eu de nouveaux renseignements au cours de la dernière année quant aux intentions des soviétiques de poursuivre cette proposition en vue d'un deuxième système mondial de satellite centré sur leur propre réseau de satellites.

Au sein d'Intelsat, le principe d'un vote par nation a été quelque peu accepté, et l'on formera une assemblée des parties qui auront la charge de superviser les politiques à long terme de l'organisation. On espère que ces discussions, qui dureront environ 5 semaines, aboutiront en une conclusion définitive en avril et mai. Les discussions se déroulent depuis plus de 2 ans et si elles ne parviennent pas à une conclusion définitive cette fois-ci, il pourrait ne plus y avoir d'autres occasions avant longtemps.

M. Skoberg: J'aurais maintenant une dernière question pour le moment, monsieur le président, si vous le permettez.

Au début de notre établissement de notre réseau, sous la direction de M. Kierans, le ministre, il a parlé d'un revenu de 8 à 12 p. 100. Je me demandais s'il était encore optimiste quant à la réalisation de ce genre de revenu d'investissement, ou s'il préférerait en arriver à amortir les frais et assurer un service aux régions qui nous préoccupent, cela étant plus optimiste, plus réaliste?

M. Kierans: J'ai encore pleine confiance que ce sera une corporation profitable après qu'elle aura fonctionné pendant 2 ou 3 ans, car le public est invité à en acheter des actions, et nous connaissons des personnes qui le font; nous penserions avoir un revenu d'investissement et je pense encore que ce sera le cas. Je pense que cela concordera avec l'addition d'installation de transmission dans ce pays, c'est-à-dire avec un meilleur service pour la population du Canada.

M. Skoberg: Pourriez-vous dire au Comité que le principal objectif est d'offrir un genre de service aux différentes régions du Canada, plutôt que de gagner 8 à 12 p. 100 de revenu d'investissement?

M. Kierans: Je pense que les deux choses vont de pair, car nous aimerions que cela soit une corporation qui se suffise à elle-même, une fois que le gouvernement l'aura aidée à se lancer. Elle ne pourra être autonome que si elle peut se financer elle-même, si elle peut trouver des fonds sur le marché afin de ne pas puiser dans les revenus généraux du pays. Je pense que nous pouvons utiliser ces revenus du pays pour plusieurs autres priorités. C'est mon ambition, car il s'agit là d'une entreprise de haute technologie de la part du peuple canadien. Il faudra que la compagnie puisse trouver elle-même les fonds qui lui permettront de se tenir à jour au point de vue de la technologie, c'est-à-dire de faire des recherches et d'investir dans de nouveaux satellites qui produiront des profits toujours plus accrus et assureront à la population canadienne des services plus diversifiés et particulièrement de meilleurs communications dans le nord. Il y a deux manières pour y arriver. Soit que la corporation le fasse d'elle-même, soit que le contribuable canadien le

[Texte]

not as a Crown corporation. We have every hope that it will work out that way under strong and aggressive management.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

• 1635

Mr. Rock: Mr. Kierans, the normal television sets these days have VHF frequencies; up to 60 frequencies, or something like that. I am just wondering whether the Telstar is not already obsolete before it even goes up into space. You are spending money throughout Canada to build expensive earth stations. There is already the know-how, the technological knowledge, for a spacecraft that would be able to broadcast direct to homes. I do not see why we are going into a system such as Telstar for which we will have to build land stations all over.

The technical people know very well that you can actually transmit direct to homes without having to have cable television, without having to have land stations and things like that. Proof of this is the broadcast by television from the moon. It just shows that a broadcast can be sent from that distance without too many problems and I cannot see why we are going ahead with this. What I want to know is whether you have an agreement with United States by which they are going to go into the same systems that we have or whether they, one of these days, may make up their mind to have direct broadcasting to homes. If they have, where are we then?

Mr. Kierans: First of all, the broadcast from the moon did not go direct into your home. It went into a transmission centre, or went into a head anyway, and then was transmitted to your home.

Mr. Rock: I quite understand that, Mr. Kierans, but the point is that it was broadcast and all you had to have is a receiver to receive it.

Mr. Kierans: Well, I do not think...

Mr. Rock: It is just a different system that is used.

Mr. Kierans: I do not think that is quite correct. Let us say the technology is there but somebody has to apply that technology and make it work out. You will see that the biggest items in our next five-year program really are for developing a communications technology satellite, which is part of the way to that satellite that you envisage, perhaps ten years down the road. There is no satellite today that can broadcast direct to a home unless you are willing to put outside of your home an antenna that costs about \$250,000. There are not very many people willing to do that.

What we are investigating at the moment is how to build satellites with sufficient power to make it possible to have in each back yard a receiving antenna at a cost of \$1,000, \$2,000 or \$5,000 that will enable you to receive

[Interprétation]

fasse. C'est la raison pour laquelle nous avons conçu la corporation de cette façon c'est-à-dire une corporation publique au lieu d'en faire une société de la Couronne. Nous avons toutes les raisons de croire que grâce à une administration dynamique et agressive ce projet sera couronné de succès.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Kierans, les téléviseurs ordinaires ont de nos jours des fréquences VHF (très haute fréquence); ils ont jusqu'à soixante fréquences, environ. Je me demande si Telstar n'est pas déjà démodé avant même de travailler dans l'espace. Vous dépensez de l'argent d'un bout à l'autre du Canada pour construire des stations terriennes dispendieuses. L'homme possède déjà les connaissances technologiques qui permettront à un vaisseau spatial de transmettre des émissions directement dans les foyers. Je ne vois pas pourquoi nous nous embarquons dans un réseau comme Telstar pour lequel il faudra construire des stations terriennes un peu partout.

Les gens de la technique savent très bien que l'on peut vraiment transmettre directement les émissions dans les foyers sans être obligé d'avoir le câble pour cette transmission, sans être obligé d'avoir des stations terriennes et d'autres choses de ce genre. Nous en avons la preuve dans notre diffusion des émissions de télévision en provenance de la lune. Cela montre qu'on peut diffuser de cette distance sans trop de problèmes et je ne vois pas pourquoi nous poursuivons ce projet. Je voudrais savoir si vous avez un accord avec les États-Unis par lequel ils participeraient au même réseau, ou s'ils peuvent, un jour ou l'autre, décider de diffuser directement dans les foyers. S'ils le font, où en serons-nous alors?

M. Kierans: Tout d'abord, les émissions en provenance de la lune n'arrivaient pas directement dans votre foyer. Elles passaient par un centre de transmission, qui les diffusaient ensuite dans les foyers.

M. Rock: Je comprends cela, monsieur Kierans, mais il est quand même vrai que c'était diffusé et que nous avons besoin que d'un récepteur de télévision pour voir ces émissions.

M. Kierans: Et bien, je ne pense pas...

M. Rock: Il nous faut utiliser un système différent...

M. Kierans: Je ne pense pas que cela soit exact. Disons que la technologie est là, mais il faut quelqu'un pour la mettre en pratique. Vous verrez que les principaux postes dans notre prochain programme quinquennal concernent surtout la mise au point d'une nouvelle technologie de communication par satellite, qui constitue une partie de ce satellite dont vous parlez et qui se réalisera peut-être d'ici dix ans. Il n'est pas aujourd'hui de satellite qui peut diffuser directement dans un foyer à moins que vous ne soyez prêt à installer à l'extérieur de votre maison une antenne qui coûte environ \$250,000. Il y a très peu de gens qui seraient prêts à le faire.

Nous étudions présentement la manière de construire des satellites qui ont une puissance suffisante pour permettre à la population de recevoir des signaux directe-

[Text]

signals direct from a satellite. However, this is a good ten years down the way. You can now build, with the present satellite, earth stations that range in cost per heavy transmission centres of \$4 million down probably to about \$20,000 to \$100,000. Well, if he gets it down, the cheapest one that he can build in the North as of now is about \$100,000 simply because the transmitting power in current satellites is so weak.

For the next decade we hope to build a sufficient number of these earth stations to provide better communications in other parts of Canada, those parts that do not have it, not just for television communications but using earth stations and the satellite also for telephony, and so on. What you envisage is not here today. It will be here ten years from now, after a great deal of engineering has been done. The Canadian government is committed to putting about \$25 million to \$30 million into that kind of engineering and to putting up in 1974 or early 1975 a communications technology satellite that will be half way there. It will be an experimental satellite but it will make these kinds of experiments on a project basis. Then you work the bugs out of that and later on you hope to put up what you envisage.

• 1640

Mr. Rock: Have you any agreement with the United States? If they have a breakthrough in this field and come up with a project, what protection do you have for the channels if, at not too much cost, they were able to broadcast direct to the homes?

Mr. Kierans: I think the problems there are really of a different order.

Mr. Rock: It would be the same frequencies, possibly.

Mr. Kierans: Yes but we already have this. We have something like 250,000 radio licenses at the moment and we work this out because there is interference in our use of the spectrum with the United States, and similarly every European country with every other. There are international organizations that work this out. As Mr. Gotlieb has said, there will be the World Administration Radio Conference in Geneva in June precisely to bring all of these problems to the fore again and to discuss them and work them out. Similarly, I think we will resolve that one.

The question asked earlier really was, what are the United Nations and others doing? I think what you are touching on, Mr. Rock, is the other problem of how nations having this kind of satellite up in space, are going to be confined to beaming down on their own territories, and so on. Let us say the Europeans have one up; would the Germans worry about what the French would beam across their borders and vice versa? These are really problems for the United Nations and, as outlined by Mr. Gotlieb in his answer, are also up for consideration.

[Interpretation]

ment des satellites, uniquement grâce à une antenne réceptrice installée dans votre propre cour au coût de \$1,000., \$2,000. ou \$5,000. Cependant, cela ne se produira pas avant une dizaine d'années. Avec le satellite actuel nous pouvons construire des stations terriennes dont la plus importante coûte environ \$4,000,000., et les autres peuvent aller jusqu'à \$20,000, ou \$100,000. La station la moins chère qui peut être construite dans le nord présentement coûte environ \$100,000, parce que le pouvoir de transmission des satellites actuels est trop faible.

Au cours des dix prochaines années, nous espérons construire un nombre suffisant des ces stations terriennes pour permettre de meilleures communications dans d'autres parties du Canada, ces parties qui n'en ont pas présentement; les satellites et ces stations terriennes ne seront pas utilisés seulement pour les communications par la télévision, mais aussi pour le téléphone, et d'autres moyens. Ce dont vous parlez n'existe pas aujourd'hui. Cela existera peut-être dans dix ans d'ici après de nombreuses recherches. Le gouvernement canadien s'est engagé à investir environ 25 à 30 millions de dollars dans ce genre de recherches et s'est engagé aussi à installer un satellite de communication en 1974 ou au début de 1975, ils auront alors parcouru la moitié du chemin en direction du satellite dont vous parlez. Il s'agira d'un satellite expérimental mais les expériences qui seront faites feront partie d'un projet de recherche en bonne et due forme. Après quoi vous éliminez les points faibles pour espérer plus tard parvenir au satellite dont vous parlez.

M. Rock: Avez-vous un accord avec les États-Unis? S'ils font une grande découverte dans ce domaine ils peuvent mettre un programme sur pied; quelle protection avez-vous pour nos canaux s'ils parviennent à diffuser directement dans nos foyers, à un coût assez réduit?

M. Kierans: Je pense que ces problèmes-là, sont d'un ordre complètement différent.

M. Rock: Il pourrait peut-être s'agir des mêmes fréquences.

M. Kierans: Oui, mais nous avons déjà cela. Nous avons environ 250,000 permis de radio présentement et nous devons régler ce genre de problème car il y a des interférences quand nous utilisons le spectre de fréquences des États-Unis, et de même tous les pays européens ont le même problème entre eux. Il existe des organismes internationaux qui règlent ces problèmes. Comme M. Gotlieb l'a dit, il y aura à Genève une conférence mondiale de l'administration de la radio en juin, précisément pour étaler tous ces problèmes afin de les discuter et de les régler. C'est ainsi que nous comptons résoudre ce problème.

Je pense que la question qui a été posée au début était vraiment celle-ci: Que font les Nations Unies et d'autres groupes? Je pense, M. Rock, que vous abordez l'autre problème qui consiste à trouver comment les Nations qui ont ce genre de satellite dans l'espace pourront être obligées de restreindre leur diffusion dans leur propre territoire, et ainsi de suite. Disons que les Européens ont un tel satellite dans l'espace; est-ce que les Allemands s'inquièteraient de ce que les Français émettraient au delà de leur frontière et vice-versa? Il s'agit là vraiment

[Texte]

The other point is, will the Americans likely get ahead? If anybody is going to make a breakthrough in developing better satellites for direct communications to homes it is going to be Canada, because this is much more a problem to us than it is to most countries. It would be to Brazil, too, if they had the money to do this or India. But the Americans probably have not the same urgency because they pretty well cover every nook and cranny of the United States by microwave, by cable, by a variety of terrestrial means. But even so, every one of the big corporations down there is scrambling now to get into position to have permission from the FCC to launch domestic satellites, because they see this is coming.

To go back to the point I left hanging in the air, what we are doing in this major addition to our budget that you see is in co-operation with NASA, and really it is the people under Chapman and other CRC, plus Canadian industry, that will be spending and working on the building of that next technology satellite. NASA will really be contributing only the price of the launch. In other words, they are leaving it to Canadian scientists and engineers to solve all of the technical problems in building this kind of satellite because they know that we want it. Also, it is a step in the advancement of science, especially engineering, that will be of great interest to them and will be useful to them in other ways too.

Mr. Rock: I have one more question, Mr. Chairman. In discussing the earth stations, concerning the microwave system that at present is not used throughout the northern areas and which was attached to some of the radar systems, why has it not been utilized for bringing out television into those areas?

Mr. Kierans: On the DEW Line...

Mr. Rock: The DEW Line and the other lines. The microwave systems are out there somewhere. Why are they being used while others across Canada are not being used?

Mr. Kierans: I think I shall ask Dr. Chapman to reply to the question of why some of these facilities are not being used.

Dr. J. H. Chapman (Assistant Deputy Minister, Research, Department of Communications): The reasons are technical. The DEW Line and CBC MidCanada lines were put up for military purposes. They carry a certain number of telephone circuits. They are not technically capable of carrying broadband videodata for television. They are thin route microwaves for tropospheric scatter systems that can carry a limited number of telephone circuits, but cannot carry television programs because they are not powerful enough. The band width is not wide enough. That is the technical reason.

[Interprétation]

de problèmes pour les Nations Unies et comme l'a souligné M. Gotlieb, dans sa réponse, ces problèmes sont à étudier.

L'autre question était celle-ci: Est-ce que les Américains prendront de l'avance? Si quelqu'un doit faire une découverte, importante par la création de meilleur satellite pour la communication directe au foyer, ce sera le Canada, parce que c'est beaucoup plus un problème pour nous que ce ne l'est pour la plupart des pays. Ce sera aussi un grand problème pour le Brésil et également si ce pays avait l'argent nécessaire, et de même pour l'Indes. Mais les Américains ne font probablement pas face à la même urgence car ils couvrent assez bien tous les coins et recoins des États-Unis en ayant des micro-ondes, des câbles, et une variété de moyens terrestres. Même là, chacune des grandes compagnies de ce pays se débat afin d'obtenir de la FCC la permission de lancer des satellites privés, car ils en voient venir la possibilité.

Pour en revenir à la question que j'ai laissée en suspend, ce supplément à notre budget nous permet de coopérer avec la NASA, et je pense que c'est vraiment le personnel qui est sous la direction de M. Chapman et le personnel de la CRC, ainsi que l'industrie canadienne, qui dépensera de l'argent et travaillera à construire ces prochains satellites technologiques. La NASA n'y contribuera vraiment qu'au prix du lancement. En d'autres termes, ils laissent les jeunes de sciences et les ingénieurs canadiens résoudre tous les problèmes techniques relatifs à la construction de ce genre de satellite parce qu'ils savent que c'est ce que nous voulons. Ce sera aussi une étape dans l'avancement de la science spécialement dans le domaine du génie et cela les intéressera grandement et leur sera utile de bien d'autres façons.

M. Rock: J'ai une autre question, monsieur le président. Dans les discussions sur les stations terriennes, en ce qui concerne le réseau des micro-ondes qui n'est présentement pas utilisé à travers la région septentrionale et qui était relié à quelques-uns des réseaux de radar, pourquoi ce réseau n'a-t-il pas été utilisé pour amener la télévision dans ces régions?

M. Kierans: Sur la ligne DEW...

M. Rock: Sur la ligne Dew et sur les autres lignes. Les réseaux micro-ondes sont quelque part dans cette région. Pourquoi sont-ils utilisés alors que d'autres à travers le Canada ne le sont pas?

M. Kierans: Je ne sais pas,—je pense que je vais demander à M. Chapman de dire pourquoi certaines de ces installations ne sont pas utilisées.

M. J. H. Chapman (sous-ministre adjoint, recherche, ministère des Communications): Il y a des raisons d'ordre technique. La ligne DEW et les lignes de Radio-Canada au milieu du pays ont été installées à des fins militaires. Elles portent un certain nombre de circuits téléphoniques. Elles ne sont pas capables du point de vue technique, de transporter une large part des données visuelles pour la télévision. Il s'agit d'un mince filet de micro-ondes servant à des réseaux troposphériques et qui peuvent porter un nombre restreint de circuits téléphoniques mais ne peuvent pas transmettre de programmes de télévision parce qu'ils ne sont pas assez puissants. La largeur de la bande n'est pas assez grande. C'est là la raison technique.

[Text]

• 1645

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Je vois dans vos prévisions qu'on parle du satellite ISIS-B.

Une voix: Oui.

M. Portelance: A quel moment de l'année doit-il être lancé et de quel endroit? Est-ce que c'est un satellite semblable au ISIS-A qui a été lancé l'an dernier?

M. Kierans: Il sera lancé mercredi prochain, monsieur Portelance, de Vandenberg.

M. Portelance: Du même endroit que la dernière fois?

M. Kierans: Oui.

M. Portelance: Les expériences que vous ferez avec ce satellite seront-elles semblables à celles que vous avez faites avec l'autre?

M. Kierans: C'est ce que nous espérons parce que le dernier lancement a été un succès.

M. Portelance: Oui, mais à bord du satellite, certaines études devaient tout de même être faites avec les...

M. Kierans: Les expériences sont-elles exactement les mêmes?

M. Portelance: Oui.

M. Chapman: Il y a au moins deux expériences nouvelles, l'une de l'Université de York et l'autre de l'Université de Saskatchewan. Ce sont des expériences sur les aurores boréales qui ne sont pas les mêmes que celles qu'on avait faites avec le ISIS-A.

M. Portelance: Elles ne sont pas identiques aux précédentes? C'est tout, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have no questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am sorry I am late. Are we into the general questioning, Mr. Chairman?

The Chairman: This is on the estimates.

Mr. Benjamin: I just wondered whether Mr. Kierans could give me a quick breakdown of the \$7.7 million in the estimates of receipts and revenues. Is that all from the licensing of radio stations?

Mr. Kierans: Perhaps I would ask Mr. Godbout, the Director General of Finance and Administration, to give you the exact breakdown.

Mr. F. Godbout (Director General, Finance and Administration, Department of Communications): It is \$4 million from licences. The rest of these are recoverables of cost of work that we are doing for other government

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. I see that you mention the ISIS-B satellite in your estimates.

An hon. Member: Yes.

Mr. Portelance: When and from where is it to be launched? Is this satellite similar to the ISIS-A that was launched last year?

M. Kierans: It will be launched next Wednesday, Mr. Portelance, from Vandenberg.

Mr. Portelance: Is this the same place as the last time?

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Portelance: Will you make with this satellite the same experiments that you did with the other one?

Mr. Kierans: We hope so, because the last launching has been a success.

Mr. Portelance: Yes, but on board the satellite, there was supposed to be some studies done with the...

Mr. Kierans: Will the experiments be exactly the same?

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Chapman: There will be at least two new experiments, one by the York University and the other one by the University of Saskatchewan. These are experiments made on the northern lights and they are not the ones that were made with the ISIS-A.

Mr. Portelance: They are not identical to the previous ones? That is all I had to ask, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je n'ai pas de question, monsieur le président.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Je m'excuse d'être en retard. Est-ce que nous en sommes aux questions générales, monsieur le président?

Le président: Il s'agit des prévisions budgétaires.

M. Benjamin: Je me demandais si M. Kierans pourrait me donner un bref aperçu en ce qui concerne les \$7.7 millions indiqués dans les prévisions budgétaires comme produits et recettes. Est-ce que tout cela provient des permis pour des stations de radio?

M. Kierans: Je demanderais à M. Godbout, directeur général des Finances et de l'Administration de vous donner le détail exact.

M. F. Godbout (directeur général, Finance et Administration, ministère des Communications): Il y a \$4 millions qui proviennent des permis. Le reste consiste en des frais recouvrables pour du travail que nous faisons pour d'au-

[Texte]

departments, mainly, the Defence Research Board and National Defence.

Mr. Benjamin: It is mainly just the two items then.

Mr. Godbout: Yes.

Mr. Benjamin: The \$4 million from radio stations and about \$2.7 million in recovering costs from other government departments.

Mr. Godbout: Yes, sir.

Mr. Benjamin: There are no charges from outside the government.

Mr. Godbout: No.

Mr. Benjamin: From corporations or railways or anything like that?

Mr. Godbout: No.

Mr. Benjamin: No account was taken in your estimates then on the profits of the CRTC, Mr. Kierans?

Mr. Kierans: No, nothing whatsoever.

Mr. Benjamin: Their profits were over \$6 million last year. Is there any projection of what they are going to be for the current fiscal year? Are they doing as well or better?

Mr. Kierans: Perhaps they will have the beginnings of some heavy investments this year. However, I think they are going to be as profitable as they were last year, to the best of my knowledge.

Mr. Benjamin: The net profits then are pretty well all reinvested back into CRTC.

Mr. Kierans: From time to time they have been returned to the general funds. However, if there is an investment program coming up in the building of another cable system they use their own funds first. Of course, they pay taxes; they must have paid about \$5 million to \$6 million in taxes at the same time.

Mr. Benjamin: It is not likely then that any net profits from the CRTC last year, or in the current fiscal year, will be returned to general funds. It will all be used for their own investment purposes, will it?

• 1650

Mr. Kierans: I would think that is right. Last year their income tax was \$6,470,000; their net profit was \$6 million. I would think that they will need that and certainly more; they will need that and their depreciation for some of the capital projects that they presently have underway.

Mr. Benjamin: If COTC needs any additional funds, will they get it from government loans or will they go to the private market?

[Interprétation]

tres ministères du gouvernement, principalement pour le Conseil des recherches pour la défense et pour la Défense nationale.

M. Benjamin: Il s'agit donc principalement des deux postes.

M. Godbout: Oui.

M. Benjamin: Les \$4 millions qui proviennent des stations radiophoniques et environ \$2.7 millions de frais recouvrables d'autres ministères du gouvernement.

M. Godbout: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Il n'y a pas de frais qui ont été prélevés en dehors du gouvernement.

M. Godbout: Non.

M. Benjamin: De corporations ou de sociétés de chemins de fer ou autres groupes semblables?

M. Godbout: Non.

M. Benjamin: Vous n'avez pas tenu compte dans vos prévisions budgétaires des profits de la CFTC, monsieur Kierans?

M. Kierans: Non, pas du tout.

M. Benjamin: Leurs profits étaient de plus de \$6 millions l'an dernier. Est-ce que l'on prévoit ce qu'ils seront au cours de l'année financière actuelle? Est-ce que leur situation est bonne ou meilleure?

M. Kierans: Ils doivent peut-être commencer des investissements importants cette année. Cependant, je pense qu'il y aura des profits comme l'an dernier, du moins à ma connaissance.

M. Benjamin: Les profits nets sont donc en grande partie réinvestis dans la CRTC.

M. Kierans: De temps à autre, ces profits sont retournés au fonds général. Cependant, si un programme d'investissement doit survenir à cause d'un autre système de câble, la Commission utilise d'abord ses propres fonds. Bien sûr, elle paie des taxes; ils ont dû payer en même temps environ \$5 millions à \$6 millions en taxes.

M. Benjamin: Il est donc peu probable que des profits nets réalisés par la CRTC l'an dernier, ou au cours de l'année financière actuelle, soient retournés au fonds général. La Commission l'utilisera pour ses propres investissements, n'est-ce pas?

M. Kierans: Je crois que c'est exact. L'année dernière l'impôt sur le revenu était de \$6,470,000 et le profit net, six millions. Je crois que la société aura certainement besoin de ce montant; elle aura certainement besoin d'une telle somme étant donné la dévaluation de certains travaux d'investissement qui sont actuellement en cours.

M. Benjamin: Si la société canadienne des télécommunications transmarines a besoin de fonds supplémentaires, l'obtiendra-t-elle en prêts du gouvernement ou devra-t-elle s'adresser au marché privé?

[Text]

Mr. Kierans: What they normally have done—and there is also an item in there—is this: if there is a particularly heavy project that comes along that could cost, let us say, \$20 or \$30 million, they would borrow on a short term basis from the federal government, for two or three years and repay the loans in that time. I think members of the Committee who were here when I first came in will remember that they had a request for a loan from the government for \$5 million and then half way through the year they found out that they did not need to borrow that money; that request which had been granted was cancelled.

Mr. Benjamin: Does your Department do any checking or monitoring on the kind and quality of telephone circuitry we have in Canada? It seems to me of all the telephoning that I do or that any other member of Parliament does, that there are so many occasions when you dial yourself or an operator here puts you through, to different parts of the country, when the quality—I realize some of this can be atmospheric or because of the switching equipment that is used. However, do you people do any monitoring on it at all?

Mr. Kierans: Well, we have quite an establishment and I have visited most of the offices across the country but that is really for radio interference, in all your mobile radios, ship to shore, all of the taxis, police and so on. On the telephones, I guess, no. I think I have the same problems that you have. What really disturbs me sometimes in the middle of a conversation is to hear click on the phone. We will ask Mr. Phemister about that some day.

Mr. Benjamin: Or they seem to be evenly spaced clicks; about every 30 or 40 seconds, there will be a click or two clicks or three clicks. It reminds me of the old farm party line, who is all rubbering on it?

Mr. Kierans: Yes. Big Brother is not watching but he is listening!

Mr. Benjamin: But you do not do any overseeing or monitoring of the telephone circuitry?

Mr. Kierans: No. Well, I think, I would ask Dr. Chapman or I think Mr. Nixon could answer this better. I know when I was in Vancouver that they were investigating the interference that was caused by a microwave system. That would be right on some television reception somewhere, but that would be different. You might expand on that part because I remember that now. Primarily, what do we do with relation to monitoring telephones?

The Chairman: Would you repeat the name of the gentleman.

Mr. Kierans: Gordon Nixon.

The Chairman: Mr. Nixon.

Mr. Gordon Nixon (Administrator, Telecommunications Bureau): Thank you, Mr. Chairman. The Department's role is mainly in the radio field and requiring adherence to standards, principally international standards, for microwave systems and other radio systems which, of course, are used to carry telephone conversations. So to

[Interpretation]

M. Kierans: La façon habituelle de procéder est la suivante: s'il s'agit de travaux extrêmement importants qui sont de l'ordre de 20 ou 30 millions de dollars, la société emprunte à court terme du gouvernement fédéral, c'est-à-dire deux ou trois ans et rembourse également en deux ou trois ans. Je crois que les membres du comité qui étaient ici lorsque j'étais ici auparavant se souviendront que la société a demandé un prêt de 5 millions de dollars au gouvernement, en cours d'année, elle s'est rendue compte qu'elle n'avait pas besoin d'emprunter cet argent, et la demande a été annulée.

M. Benjamin: Votre ministère contrôle-t-il les circuits téléphoniques canadiens en ce qui concerne la nature et la qualité? Bien souvent lorsque je fais des appels interurbains et que je dois avoir recours à la standardiste, la qualité de l'appel laisse à désirer; cela est probablement dû à certaines conditions atmosphériques ou au standard. Avez-vous des inspecteurs qui surveillent tout ceci?

M. Kierans: L'installation du téléphone est imposante. J'ai visité la plupart des bureaux du pays et on essaie d'éliminer le plus possible les interférences pour les radios mobiles les téléphones des taxis, de la police, etc. Pour ce qui est du téléphone habituel, j'ai les mêmes problèmes que vous. Parfois même la conversation est coupée. Un jour, je demanderais à M. Phemister de nous donner des renseignements à ce sujet.

M. Benjamin: Il semble parfois que la conversation soit coupée plusieurs fois à intervalle régulier. Cela fait penser aux anciens téléphones.

M. Kierans: Oui. Il semble toujours qu'il y ait quelque'un sur la ligne, peut-être.

M. Benjamin: Vous ne contrôlez pas le circuit?

M. Kierans: Je devrais demander à M. Chapman ou à M. Nixon de répondre à cette question, il le ferait mieux que moi. Je sais que lors d'une visite à Vancouver, ils ont étudié le problème des interférences causées par un système de micro-ondes. Peut-être pourriez-vous expliquer la question plus en détail. Quelle est notre politique en ce qui concerne la surveillance des téléphones?

Le président: Voudriez-vous répéter le nom du témoin qui doit répondre?

M. Kierans: M. Gordon Nixon.

Le président: Monsieur Nixon.

M. Gordon Nixon (administrateur, Bureau des télécommunications): Je vous remercie, monsieur le président. Le rôle du département se limite principalement au domaine de la radio, il voit si les systèmes de micro-ondes et les autres réseaux radiophoniques utilisés pour les conversations téléphoniques se conforment aux

[Texte]

that extent there is a control over quality but not over the specific individual land-line telephone systems.

Mr. Benjamin: I do not want to sound like I am hysterical about it or anything like that but in this whole area of bugging, how good is the technology for checking circuitry to see if circuits are being bugged or monitored by unauthorized persons or people's telephone calls being listened in to? Is this area adequate in terms of finding out? Is this an area in which your Department has any responsibility?

Mr. Kierans: Mr. Nixon.

Mr. Nixon: I would not say any direct responsibility, no. Again, on the radio side there is a considerable degree of supervision leading to the preservation of the secrecy of conversations. But in the telephone field this is up to the telephone companies, and I understand that they are quite active in this area.

Mr. Benjamin: The Department of Communications then does not play any role in this or do any work with the telephone companies on it, do they?

Mr. Kierans: No we do not but I wonder who is responsible for complaints like this?

• 1655

Mr. Nixon: I think the regulatory bodies, such as, the Canadian Transport Commission, and the various provincial regulatory bodies, would respond in some measure to cases of this sort.

Mr. Benjamin: I am just wondering if there is any way that some sort of nationwide or general watchdogging could be done in this area, and if there is any authority for the Department of Communications to do that?

Mr. Kierans: No, we have not got any.

Mr. Benjamin: Would you think it would be useful to have?

Mr. Kierans: Would it be useful to have? It might be useful to have but not necessarily in this department. Perhaps in this department, but I think you have to approach it as a solution, not to the problems of interference and technical problems for which we are responsible, but as a general solution to the problem of invasion of privacy. Then when you resolve that there is a problem and something has to be done about it, then we may be delegated to do it or carry it out. I think you have to determine your objectives first and then look for the appropriate body to carry out the surveillance. Perhaps Mr. Gotlieb would like to comment.

Mr. Gotlieb: Just to say this, sir, that we are very much involved in studies that have emerged during Telecommission on the best over-all approach to the way in which one can deal with invasions of privacy as a result of telecommunications systems and computer systems. This is a subject which is very much being investigated by the task force that was created by the government

[Interprétation]

normes, principalement les normes internationales. Ainsi donc il y a dans une certaine mesure un contrôle de la qualité, qui ne s'applique cependant pas au réseau téléphonique particulier.

M. Benjamin: Je ne voudrais pas paraître hypersensible à cet égard, cependant en ce qui concerne l'écoute électronique, la technologie est-elle assez avancée à cet égard pour voir s'il n'y a pas de dispositif écoute électronique installé sur les téléphones des particuliers? Votre ministère a-t-il une certaine responsabilité en ce domaine?

M. Kierans: Monsieur Nixon.

M. Nixon: Je ne dirais pas qu'il y a une responsabilité immédiate, non. En ce qui concerne la radio, une surveillance assez importante s'exerce afin que les conversations puissent rester secrètes. En ce qui concerne le téléphone, c'est l'affaire des compagnies de téléphone et je crois qu'elles s'occupent sérieusement de cette question.

M. Benjamin: Le ministère des communications ne joue donc aucun rôle à cet égard et ne travaille pas en collaboration avec les compagnies de téléphone?

M. Kierans: Non, cependant je me demande qui s'occupe des plaintes auxquelles vous faites allusion?

M. Nixon: Je crois que les organismes investis d'un pouvoir de réglementation tels que la Commission canadienne de transport de même que les autres organismes provinciaux adoptent certaines mesures dans des cas semblables.

M. Benjamin: Je me demande s'il serait possible de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle en ce domaine et si le ministère des Communications aurait les pouvoirs voulus pour entreprendre cette opération?

M. Kierans: Non, nous n'en avons pas.

M. Benjamin: Ne croyez-vous pas que ce serait intéressant pour vous de disposer de tels pouvoirs?

M. Kierans: Ces pouvoirs seraient peut-être utiles mais pas nécessairement à notre Ministère. Il faudrait envisager cette possibilité comme étant une solution non pas au problème des interférences et aux problèmes techniques pour lesquels nous sommes responsables mais bien au problème de l'invasion de la vie privée. Quand vous aurez décidé qu'il y a vraiment un problème, il est possible que l'on nous délègue les pouvoirs nécessaires pour nous attaquer à ce problème. Je crois que vous avez d'abord à déterminer quels sont les objectifs pour ensuite essayer de trouver l'organisme compétent qui pourrait exercer la surveillance. Peut-être M. Gotlieb pourrait-il faire quelques commentaires.

M. Gotlieb: J'aimerais simplement dire que nous nous occupons très sérieusement des nombreuses études qui nous ont été soumises au cours de Télécommission sur la meilleure façon d'envisager le problème de l'invasion de la vie privée. L'équipe spéciale sous la direction de M. Hans von Baeyer qui a été mise sur pied par le gouvernement pour étudier les communications électroniques et

[Text]

under Dr. Hans von Baeyer on computer communications and the development of computer communication systems. At the present time there is very little in the way of specific legislative authority to deal with the great variety of invasions that many are concerned about, potential invasions. However, I would like to emphasize that the Department of Communications is very concerned about the development of adequate safeguards and that ultimately some approach will be indicated at some time but it would be a governmental matter and the implementation, as the Minister has indicated, would be a matter for the government to decide, the monitoring and implementation of whatever particular safeguards are established.

Mr. Benjamin: There is no way at all for anyone to plug in on telephone conversations directly on to microwave circuits, is there? They would need the receiving facilities that telephone companies have in order to do so, would they not?

Mr. Gotlieb: I would not want to commit myself.

Mr. Kierans: I would ask Dr. Chapman perhaps.

Dr. Chapman: I am not aware of any method of doing what you are suggesting but it would be on the ingenuity of somebody to figure out a way of doing it.

Mr. Benjamin: I had some people in Regina who are connected in the radio business wonder if it were possible and I have no way knowing. That is why I am asking this today. You think it would be technically possible, someone could have the ingenuity.

Mr. Kierans: I think the primary concern would be the telephone company in question. It is very much concerned with the integrity of its system and I think that it would not like this any more than anybody else and far less. I think that they are probably the ones that have paid the most attention to this.

Mr. Benjamin: I am wondering if there is the technology to plug in on microwave circuits either to interfere deliberately or to monitor and listen in? Has that been developed?

Dr. Chapman: In principle, one can, of course, produce a piece of equipment to do that, but it would be very costly and you would, in fact, have to be duplicating the equipment that the telephone company has in its own station. The signals are multiplex. There are many signals together on the carrier and to be able to separate those out in order to get them intelligible means you would have to duplicate the job which the telephone company is doing and that, of course, would be unauthorized and pointless.

Mr. Benjamin: Fine, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I would like to get some further information on the contributions that the Depart-

[Interpretation]

la mise au point des réseaux de communications électroniques étudie cette question de près. Présentement, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'obstacles à doter un organisme des pouvoirs législatifs nécessaires afin de s'occuper des nombreuses façons dont la vie privée peut être envahie. Cependant, j'aimerais souligner que le ministère des Communications s'intéresse énormément à la mise au point de moyens de protection efficaces et qu'il précèdera à un moment ou à un autre la meilleure façon de procéder; cependant comme il s'agit d'une matière qui touche le gouvernement de près la mise en œuvre d'un programme dépend du gouvernement, qui déciderait des moyens de surveillance et des meilleurs moyens de protection possibles.

M. Benjamin: En tout cas personne ne pourrait se brancher directement sur un circuit micro-onde pour capter une conversation téléphonique n'est-ce pas? Il faudrait que cette personne dispose des installations de réception des compagnies téléphoniques n'est-ce pas?

M. Gotlieb: Je ne voudrais pas donner ma tête à couper.

M. Kierans: Je demanderais à M. Chapman de répondre à cette question.

M. Chapman: Je ne connais aucune façon de faire ce que vous suggérez; cependant il y a des personnes qui pourraient être suffisamment adroites pour inventer de nouvelles méthodes.

M. Benjamin: Certaines personnes de Regina qui travaillent dans le milieu de la radio me demandaient si c'était possible et je n'ai pu leur donner le renseignement. C'est la raison pour laquelle je vous pose la question aujourd'hui. Vous croyez que quelqu'un de suffisamment adroit pourrait mettre au point la technique appropriée.

M. Kierans: Je crois que la compagnie de téléphone plus que quiconque désire à tout prix préserver l'imperméabilité de son réseau. Je crois en fait que ce sont ces compagnies qui ont apporté la plus grande attention à cette question.

M. Benjamin: Je veux simplement savoir si les méthodes technologiques sont suffisamment avancées pour permettre à quelqu'un de se brancher sur des circuits micro-ondes afin de provoquer des interférences ou d'écouter la conversation.

M. Chapman: En principe, il est possible de fabriquer un appareil à cet effet; cependant il serait extrêmement coûteux et il reviendrait en fait à reproduire les appareils de la compagnie de téléphone elle-même. De plus les signaux sont multiplexes c'est-à-dire qu'il y en a plusieurs sur la même voie et pour pouvoir les séparer afin de comprendre le message, il faudrait avoir un appareil semblable à celui de la compagnie de téléphone.

M. Benjamin: Très bien, je vous remercie.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'aimerais avoir certains autres renseignements sur des contributions du

[Texte]

ment makes in connection with research. I notice on page 3-12 of the estimates that there is a series of grants and contributions. First of all, under departmental administration, it refers to grants to universities and associations to assist in holding public conferences, seminars and consultations to stimulate Canadian interest in communication affairs. Are those grants made on an ad hoc basis or are they grants that are renewable being geared to specific projects that might be useful in research?

• 1700

Mr. Kierans: The majority of those were for specific purposes and we dealt with the universities who were interested in particular aspects of problems. For example, Queen's and computer communications and privacy and other universities and associations held similar public conferences. These were mainly in connection with stimulating discussion from all interested parties because of the work that we are doing on the Telecommission. I mean one of our guarantees, yes one of the promises we made was that we would discuss as widely as possible with all those interested, so conferences were held here, there and everywhere.

Mr. Dinsdale: The sum of the names of \$20,000 for the 1971-72 year, is that sum predicated on seminars and conferences planned or seminars and conferences anticipated in advance and not yet been received by the Department. Is it a program that is repeated in the same form every year?

Mr. Kierans: I would ask Mr. Gotlieb to answer that. Certainly for last year and for the coming year we are still interested—because we have formed this task force and so on—in obtaining the widest possible spectrum of opinion from all people in all professions and in industry itself. We have adopted this method of assisting in defraying the cost of expenses of conferences. Now, this is distinct from grants that we may be making to universities as such.

Mr. Gotlieb: I think the purposes and objectives would remain the same in the forthcoming year but the choice of subjects, the choice of seminars, usually planned, as Mr. Minister has indicated, with the universities or other institutions, will change. Last year there were conferences on international participation, computers, the wired city, the problem of access to communications systems, communications and the arts. We would not repeat those same subjects unless there was a very strong reason why new information was required in connection with departmental planning of programs. It is really an attempt to ensure that the department is able to participate and to encourage prompt, scientific technical, legal, social conferences as a method of obtaining and developing the kind of information which the department would find useful in planning conferences.

Mr. Dinsdale: Have you any of these seminars planned for the ensuing year or are you anticipating there will be a demand?

Mr. Gotlieb: I do not think at this stage that we have made any basic or final decisions about the allocation of funds to particular conferences. This is part of the process that occurs in the spring and in the summer with a view to being able to participate.

[Interprétation]

Ministère dans le domaine de la recherche. Je note à la page 3-12 du budget qu'il y a une série de subventions et de contributions. Sous la rubrique administration centrale, il est fait mention de subventions aux universités et aux associations qui leur permettraient de tenir des conférences publiques, des séminaires et des consultations pour que les Canadiens s'intéressent davantage aux communications. Ces subventions sont-elles accordées à des fins particulières ou s'agit-il de subventions renouvelables servant à des travaux de recherche?

M. Kierans: La plupart étaient accordées à des fins particulières et nous nous sommes intéressés aux universités qui s'intéressaient à des problèmes particuliers. Par exemple, Queen's et des communications électroniques et d'autres universités et associations ont tenu des conférences publiques semblables. Cela allait de pair avec une discussion réunissant toutes les parties intéressées en raison du travail que nous faisons à propos de Télécommission. Nous avons promis de discuter, autant que possible, avec toutes les personnes intéressées mais il y a eu des conférences un peu partout.

M. Dinsdale: La somme se monte à \$20,000 pour l'année 1971-1972. Cette somme sert-elle à des séminaires et à des conférences prévus ou est-elle destinée aux séminaires et aux conférences qui doivent avoir lieu, selon les prévisions, mais n'ont pas encore été communiqués au ministère? Est-ce un programme qui est repris chaque année?

M. Kierans: M. Gotlieb va vous répondre. Nous avons formé ce groupe d'étude et, cette année, nous voulons encore connaître au maximum l'opinion de toutes les personnes dans les diverses professions et dans l'industrie elle-même. Nous avons adopté cette méthode et nous payons les frais des conférences. Mais cela n'est pas la même chose que les subventions que nous accordons aux universités.

M. Gotlieb: Je suppose que les objectifs resteront les mêmes au cours de cette année mais les sujets, les séminaires prévus, comme l'a dit le ministre, avec les universités ou d'autres institutions, changeront vraisemblablement. L'année dernière, il y a eu des conférences sur la participation internationale, les ordinateurs, le problème de l'accès aux systèmes de communication, les communications et les arts. Nous n'allons pas revenir sur ces sujets à moins qu'il nous soit absolument nécessaire d'obtenir de nouveaux renseignements pour l'établissement des programmes ministériels. Nous voulons que le ministère puisse participer aux conférences scientifiques, techniques, juridiques et sociales afin que nous puissions obtenir tous les renseignements qui puissent être utiles vers la planification des conférences.

M. Dinsdale: Certains séminaires sont-ils déjà prévus pour cette année ou pensez-vous simplement qu'il y aura une demande?

M. Gotlieb: Au stage où nous en sommes, nous n'avons pas encore pris de décisions définitives quant à l'allocation de fonds à certaines conférences. Ceci se décide au cours du printemps et de l'été.

[Text]

Mr. Dinsdale: Are the applications processed as they come in and distributed? I suppose, your criterion for evaluating the work of the conferences would be the contribution you anticipated in resolving some of the very difficult problems of communications.

Mr. Kierans: And we initiate them, you know. Last year there was a conference sponsored by the Department of Indian Affairs and Northern Development and ourselves at Yellowknife, because we felt the need to talk to the people in the North on how they viewed communications and we will go out and actively sponsor it. We might take a university like Queen's and say that we feel that there is a need to know more about a particular problem, as the Deputy Minister has said; we would choose that university which has already shown an interest in such a topic or has people who can make a positive contribution and that would be a logical place to hold it.

Mr. Dinsdale: In the general program of activities, is it possible to indicate some sort of breakdown of grants that are made to the university. I cannot find it.

• 1705

Mr. Kierans: No, it is not here.

I might explain here what has gone on, because a great deal of this has come through the National Research Council, rather than being made directly through the department.

Mr. Gotlieb: The department does have a program for providing grants to universities. It is an extensive research agreement system. They are not actual grants but they are agreements the department enters into with universities to the extent of the limit of \$300,000 I think.

Mr. Kierans: Yes, you will notice that it is \$325,000 research to universities and that comes out of professional and special services.

Mr. Gotlieb: This is the first year that we have undertaken this particular program which we have been very anxious to do. There is a special research committee which consists of the three assistant deputy ministers who process all requests coming in on the one hand from the outside for research projects, and on the other who process the proposals made within the department, or in the government that we are aware of, for special research projects. They co-ordinate all this particular research.

In addition to that, there is also an important research component in the communications research centre under Dr. Chapman which is specifically orientated towards technology. This \$325,000 total is directed both towards systems research in universities, hardware research and research on social problems that are connected with communications. Privacy might be an example or the effect of communication systems on people in some way.

Mr. Dinsdale: That is related to the question I was going to ask. Can you give any one specific example of assistance of this kind?

Mr. Gotlieb: Yes, they are. There are half a dozen or so specific projects on the social side of communications which are being planned at the present time. Suggestions have been put forward and these are being planned. We

[Interpretation]

M. Dinsdale: Vous occupez-vous des demandes au fur et à mesure qu'elles arrivent? Je suppose que, pour évaluer le travail des conférences, vous cherchez à savoir dans quelle mesure elles vont permettre de résoudre certains problèmes de communications très complexes.

M. Kierans: Nous en organisons certaines, vous savez. L'année dernière, il y a eu une conférence parrainée par le ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord-ouest, et nous-mêmes à Yellowknife. En effet, nous pensions qu'il était nécessaire de savoir comment les habitants du Nord considéraient les communications. Nous pouvons nous adresser à une université comme Queen's et dire que nous voulons avoir plus de renseignements sur un problème particulier, comme l'a dit le ministre; nous choisirions une université qui s'est déjà intéressée à ce sujet ou qui a le personnel nécessaire pour apporter une contribution valable.

M. Dinsdale: Dans le cadre des programmes d'ensemble d'activités, savez-vous comment se répartissent les subventions accordées aux universités? Je ne peux pas le trouver.

M. Kierans: Non, ce n'est pas là.

Je devrais vous expliquer ce qui s'est passé. Cela n'a pas été fait uniquement par le ministère, le Conseil national de la recherche s'est beaucoup occupé de cette question.

M. Gotlieb: Le ministère a un programme de subventions pour les universités. C'est un système d'accord de recherche. Il ne s'agit pas de subventions réelles mais le ministère signe des accords se montant jusqu'à \$300,000 avec les universités.

M. Kierans: Vous remarquerez qu'il y a une somme de \$325,000 pour la recherche dans les universités et cela se trouve dans les services professionnels et spéciaux.

M. Gotlieb: C'est la première année que nous avons entrepris ce programme particulier. Nous voulions le faire depuis longtemps. Un comité de recherche composé de trois ministres adjoints s'occupe de toutes les demandes qui proviennent de l'extérieur et d'autre part, des propositions faites au sein du ministère ou dans le gouvernement, à propos de travaux de recherche. Ils coordonnent tous ces travaux de recherche.

En outre, il y a un autre élément de recherche très important dans le centre de recherche sur les communications qui travaille sous la direction de M. Chapman et qui s'occupe surtout de technologie. Cette somme totale de \$325,000 est destinée à la recherche dans les universités, ainsi qu'à la recherche sur les problèmes sociaux liés aux communications. Le problème de la vie privée est peut-être un exemple de l'effet de systèmes de communication sur le public.

M. Dinsdale: Ceci est lié à la question que j'allais poser. Pouvez-vous nous donner un autre exemple de ce genre d'assistance?

M. Gotlieb: Oui. Il y a une demi-douzaine environ de projets bien particuliers concernant l'aspect social des communications. Des propositions ont été faites et tout cela est prévu. Nous pensons que ce genre de recherche

[Texte]

feel very much the need for this kind of research which we have not been able to do before except in health to some extent, because of the want of particular funds for them. I could ask Mr. Parkhill, who is the Chairman of the Committee, to indicate what some of the proposals or plans are in this field.

Mr. D. F. Parkhill (Assistant Deputy Minister, Planning, Department of Communications): I will deliberately disguise the proposers for these research programs, because over the past few months we have been soliciting bids from different universities and carrying on discussions as to the content of a number of research programs. As Mr. Gotlieb said there are about half a dozen in this field. We have not yet decided among the different universities which proposals we are going to accept, but we hope to do this within the next month.

• 1710

Examples of what we are looking for are a survey of user public reaction to some of the types of services that have been postulated for the wired city, terminals in homes and so on, computerized shopping, what this means to the average person, whether they would welcome it or just find it a hindrance, and so on. That is one area.

We are looking at the question of information overload. In the modern suburban community we are bombarded with information from every conceivable source—the press, radio, television, movies, advertising on the streets. Is there a saturation level among human beings? Are there optimum means of presenting particular types of information that we should take into consideration in deciding where we should go?

In the economic area we are trying to create a metric model which will permit us to evaluate the investment, the return and the benefits to society of having particular types of communication services.

Mr. Dinsdale: But is it possible to indicate what part of the research appropriation would be allocated for social research?

Mr. Parkhill: Of the \$325,000 it is approximately half. But there is other work underway in the department.

Mr. Gotlieb: It is approximately half of the \$325,000, plus another \$175,000 allocated for computer task force studies, which are directed in the privacy area basically.

Mr. Dinsdale: Is this the first year you have moved into the area of socio-economic planning.

Mr. Gotlieb: The first year, yes.

Mr. Kierans: About a year ago we established a small section inside the department—it is under Mr. Gwyn—which concerns itself with the social and cultural aspects of this kind of world into which we are moving. I think we have to do it because, as Mr. Parkhill said, some curious resistance is beginning to build up. In California the bankers thought that they could well move into a

[Interprétation]

est très utile et nous n'avons pas pu le faire auparavant, sauf en ce qui concerne la santé, car nous avons besoin de fonds particuliers. Je pourrais demander à M. Parkhill, président du Comité, de vous dire quelles sont les propositions ou les prévisions dans ce domaine.

M. D. F. Parkhill (sous-ministre adjoint, Planification, ministère des Communications): Je ne veux pas vous dire qui a été à l'origine de ces programmes de recherche car au cours des derniers mois, nous nous sommes adressés à plusieurs universités et nous avons beaucoup discuté du contenu de plusieurs programmes de recherche. Comme l'a dit M. Gotlieb, il y en a environ une demi-douzaine dans ce domaine. Nous n'avons pas encore décidé quelles propositions nous allions accepter, parmi les différentes universités, mais nous espérons le faire au cours de ce mois-ci.

Les exemples que nous rechercherons consisteraient à étudier la réaction des usagers à certains types de services que l'on entrevoit dans une ville électronique, terminal au foyer, achats grâce à un système de télé-informatique. Nous aimerions savoir quelles seraient les réactions des gens, s'ils verraient la chose d'un bon œil ou s'ils estimerait que ce ne sont que des tracasseries. C'est là un domaine.

Nous examinons la question de la saturation d'information. Dans les agglomérations urbaines modernes, nous sommes bombardés d'informations qui nous viennent de toutes les sources imaginables, la presse, la radio, la télévision, les films, la publicité dans les rues. Les êtres humains sont-ils sujets à un niveau de saturation à cet égard? Y a-t-il des moyens optimaux permettant de présenter certains types d'information que nous devrions étudier afin de savoir où nous diriger?

Sur le plan économique, nous essayons de créer un modèle métrique qui nous permettra d'évaluer l'investissement, le rendement et les bénéfices de certains types particuliers de services de communication pour la société.

M. Dinsdale: Pourriez-vous nous dire quelle est la partie du crédit de la recherche qui serait affectée à la recherche sociale?

M. Parkhill: Il s'agit de la moitié de cette somme de \$325,000. Mais il y a d'autres travaux en cours au ministère.

M. Gotlieb: Environ la moitié de \$325,000, plus \$175,000 affectés au groupe d'études informatiques qui s'adressent surtout au domaine du privé.

M. Dinsdale: Est-ce la première année que vous vous êtes lancé dans un programme de planification socio-économique?

M. Gotlieb: Oui, c'est la première année.

M. Kierans: Il y a environ un an, nous avons créé une petite section au sein de notre ministère, elle est dirigée par M. Gwyn et elle s'occupe des aspects sociaux et culturels du monde dans lequel nous vivons. Je crois que c'est nécessaire parce que, comme l'a dit M. Parkhill, l'on peut constater l'apparition d'une certaine forme de résistance. En Californie, les banquiers pensaient pouvoir

[Text]

cashless or chequeless society before other parts of the United States, and they found some incredible resistances on the part of people to just paying with a card. There are people who feel that if they are going to transfer \$50 or \$500 of their resources, they would like to make that effort to sign cheques. It may not be as easy, as people glibly say, to move into that kind of thing. This is important for us to know, and of course it is important for banks or other institutions that make investments thinking that this is going to be an easy world...

Mr. Dinsdale: Will the information gathered by these projects become public?

Mr. Kierans: I think we will make most of this public. That part of it is all right because I am committing the department to making these kind of studies public. I think, Mr. Dinsdale, you will be satisfied about our concern when you see the Telecommission report come out, because the attention devoted to this kind of problem occupies a good part of that Telecommission report. We are aware of it, it is being looked at, and I think that that will excite in you, if this area is part of your interest, a great many questions—and that is what that report is meant to do.

Mr. Gotlieb: All those studies under the Telecommission on the social side, in the conference work and so on, will be made public.

Mr. Skoberg: Mr. Minister, what work is actually done with the NRC, the Canadian Transport Commission and the railways as to their communications research and the like, so far as your department is concerned? I will tell you what I am particularly driving at. I have been attending some hearings of the CTC on railway mishaps and it is quite apparent that there is a real breakdown in communication when it comes to the use of radio, and I am wondering whether or not any co-operative department is set up between your commission and the NRC and the likes of that to look into this situation where the dead spots come in on everything that is on the land use of radio right now.

• 1715

Mr. Kierans: As far as the NRC is concerned I will let Dr. Chapman answer. As far as the CTC is concerned, with whom we have a liaison, I do not think they engage, Mr. Skoberg, in any research on problems of this nature, at least as far as our department is concerned. Perhaps I had better ask Dr. Chapman to reply to that.

Dr. Chapman: At the moment we do not have any research into the kind of problem you are talking about. So far as the National Research Council is concerned, they are a separate agency that carries out research wherever it is needed and I could not say whether they

[Interpretation]

créer avant d'autres régions des États-Unis, une société qui aurait banni les chèques et les versements au comptant. Ils se sont trouvés en butte à une résistance vigoureuse des personnes qui justement paient avec une carte de crédit. Il y a des personnes qui estiment que si elles vont virer \$50 ou \$500 de leurs ressources, elles devraient faire l'effort de signer un chèque. Ce n'est peut-être pas aussi facile que la plupart des gens le pense. Il est important pour nous de le savoir et, bien sûr, il est important pour les banques et pour d'autres organismes qui réalisent ces investissements en pensant que nous allons vivre dans le meilleur des mondes...

M. Dinsdale: Les renseignements compilés dans le cadre de ces projets seront-ils diffusés dans le public?

M. Kierans: Je crois que nous diffuserons la plupart de ces renseignements. Personnellement, j'engage le ministère à rendre ces études publiques. Monsieur Dinsdale, je crois que vous comprendrez notre préoccupation lorsque vous pourrez jeter un coup d'œil sur le rapport de la Télécommission étant donné toute l'attention qu'elle a consacrée à ce problème qui occupe une bonne partie de son rapport. Nous en sommes conscients, nous étudions ces questions et si vous vous intéressez à ce domaine, le rapport suscitera en vous un grand nombre de questions, d'ailleurs, c'est là son objet.

M. Gotlieb: Toutes les études menées à bien dans le cadre de Télécommission en ce qui concerne les aspects sociaux, dans le cadre des travaux de la conférence, etc., seront diffusées au public.

M. Skoberg: Monsieur le ministre, qu'en est-il des travaux du Conseil national de recherches, de la Commission canadienne des transports et des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les recherches sur les communications, dans la mesure où cela intéresse votre ministère? Je veux vous dire où je veux en venir. J'ai assisté à certaines réunions de la Commission canadienne des transports sur les mésaventures des chemins de fer et il ressort que les communications, lorsqu'il s'agit de l'utilisation de la radio, font l'objet d'une véritable répartition. Je me demande si l'on a créé un service de coopération entre votre Commission et le Conseil national de recherches ainsi que d'autres organismes de ce genre afin d'examiner la situation pour voir où se trouvent les angles morts lorsque l'on étudie l'utilisation terrestre de la radio.

M. Kierans: En ce qui concerne le Conseil national de recherches, je demanderais à M. Chapman de vous répondre. Pour ce qui est de la Commission canadienne des transports, avec laquelle nous sommes en relations étroites, je ne crois pas, monsieur Skoberg, qu'ils se sont lancés dans des travaux de recherche des problèmes de cet ordre, du moins en ce qui concerne notre ministère. Peut-être aurais-je intérêt à demander à M. Chapman de répondre à cette question.

M. Chapman: Pour le moment nous n'effectuons aucune recherche au sujet des problèmes que vous avez mentionnés. Quant au Conseil national de recherches, il constitue un organisme distinct qui mène à bien des travaux de recherche en fonction des besoins. Je ne

[Texte]

have any program covering that area at this time. The Canadian Transport Commission, of course, is responsible to the Minister of Transport and that is where the responsibility lies for research in that area.

Mr. Skoberg: It would appear that with the land use of radio that we need today that a lot of research should be going into this, and in relation to some of the projects that were mentioned a short while ago, if there are any universities that are dedicating themselves to this type of research they will receive some type of attention because there is a real lack of research into the use of radios in so far as rail transportation is concerned, and even in the country, where a lot of the rural people use this type of radio right now rather than the telephone.

Mr. Parkhill: In that connection, we are currently negotiating a contract with a Canadian university which is closely associated with the substitutability of communications for transportation in the urban environment. If we had some of these sophisticated communications services that some of us have postulated it could reverse the urbanization flow, and people could conduct their work at home and we could decentralize them from where industry is. This type of study is very, very peculiar to our purposes.

Mr. Skoberg: I just have one or two questions on the two votes that are before us, Mr. Chairman. Do you want me to ask them now or do you want to go right into the votes?

The Chairman: No, go ahead if you only have a couple of questions.

Mr. Skoberg: On professional and special services, I notice that you have answered some of the questions on the types of studies that are being done in the university projects. With respect to your forecast expenditure of \$1.480 million and the proposed estimate of \$2.72, are any special studies now under way that have been commissioned and, if so, have they gain been publicly tendered? Are you trying to look into any specific area of discussion?

Mr. Kierans: Over a million dollars of that difference is accounted for by the setting up of the task force on computer communications. One of the problems involved in moving into a computerized type of communications, you know, is in maintaining an east-west flow, and I would say that that accounts for by far the bulk of the difference.

Mr. Skoberg: Do you have any special studies, Mr. Minister, in mind now that you plan on commissioning in the immediate future?

Mr. Kierans: Most of our studies would now really be in that area of computer communications and we have set up this special task force under Dr. Hans von Baeyer. He is under the responsibility of the department, of course, and Mr. Parkhill in particular. This is our major effort this year, just as last year it was the telecommission report.

[Interprétation]

pourrais vous dire si le Conseil national de recherches a lancé un programme dans ce domaine, à l'heure actuelle. La Commission canadienne des transports est évidemment responsable auprès du ministre des Transports, c'est là que se trouve la responsabilité en matière de recherche pour ces questions.

M. Skoberg: Il semblerait qu'avec les besoins en utilisation terrestre de radio que nous connaissons aujourd'hui, il faudrait mener d'importants travaux de recherche parallèlement au projet mentionné il y a un instant; je me demandais si des universités ont entrepris des travaux de recherche de ce genre et si l'on prête attention parce que, en fait, l'on constate une pénurie de recherche au sujet de l'utilisation des radios en ce qui concerne le transport par chemin de fer ou encore, l'utilisation de la radio au lieu du téléphone par les habitants des communautés rurales.

M. Parkhill: Sous ce rapport, nous négocions actuellement un contrat avec une université canadienne qui touche au problème de remplacement des communications pour le transport dans les zones urbaines. Si nous pouvions disposer de ces services de communication élaborés que certains d'entre nous envisagent, nous pourrions renverser la tendance en immigration rurale et les gens pourraient faire leur travail à la maison. Nous pourrions ainsi les décentraliser par rapport aux industries. Ce type d'étude touche de près à nos objectifs.

M. Skoberg: Je voudrais poser encore une ou deux questions au sujet des deux crédits à l'étude, monsieur le président. Désirez-vous que je les pose à présent ou voulez-vous passer aux crédits?

Le président: Non, allez-y si vous n'avez que quelques questions à poser.

M. Skoberg: En ce qui concerne les services spéciaux et professionnels, je note que vous avez répondu à certaines questions au sujet des études menées dans le cadre des projets universitaires. Pour ce qui est de votre prévision de dépenses de 1.480 million et du crédit demandé de 2.72, y a-t-il à présent des études en cours qui ont déjà été confiées et, si c'est le cas, qui ont fait l'objet de soumissions publiques? Envisagez-vous des discussions à ce sujet?

M. Kierans: Près d'un million de dollars sur la différence sera consacré à la création d'un groupe d'étude sur les communications téléinformatiques. L'un des problèmes qui se posent lorsqu'on veut instaurer un système de communications téléinformatiques, c'est d'assurer les échanges entre l'Est et l'Ouest, et je dois dire que cela représente une bonne partie de l'augmentation.

M. Skoberg: Envisagez-vous des études spéciales, monsieur le ministre, que vous entendez confier dans un proche avenir?

M. Kierans: La plupart de nos études touchent au domaine des communications téléinformatiques et nous avons créé ce groupe d'étude dirigé par M. Hans von Baeyer. Il relève du ministère, bien sûr, et de M. Parkhill en particulier. C'est vers cet objectif que nous tendons nos efforts cette année, tout comme l'année dernière c'était le rapport de la Télécommission.

[Text]

Mr. Skoberg: If you will turn to construction and acquisition of land, buildings and equipment, I see a considerably increased proposed estimate there. Is this some of the buildings that were referred to earlier, the receptive buildings for the...

Mr. Kierans: The major part of this is again what was referred to before as the building of a testing laboratory in Ottawa at the Communications Research Centre for the testing of the new communications technology satellite. This is the major construction that is going on there.

Mr. Skoberg: It is actually five times the amount you forecast.

• 1720

Mr. Kierans: That is right, but that is because of a number of things that have developed. Can you give me the exact item you are looking at?

Mr. Skoberg: Under capital expenditures...

Mr. Kierans: Oh, yes.

Mr. Gotlieb: That was not forecast, sir. The \$1.3 million increase for the buildings the Minister has referred to for 1971-72 for the technology satellite testing is for the next fiscal year. This year there was a proposed forecast of \$276,000 and \$369,000 was spent in 1969-70. No, I am sorry—that was the year before, but it was \$276,000 this year, that we were...

Mr. Kierans: Almost the entire difference, \$1.3 million, is for the building of this testing facility at Shirley Bay. We did not know when the last estimates were made up that we were going into the building of a technology satellite, or we were not sure.

Mr. Skoberg: If you will just jump to page 3-10 under Major Capital Projects, where do we stand now so far as the furthering of our ISIS program is concerned? ISIS "B" would no doubt be completed with this estimate and just what, very briefly, is our future program in the ISIS series?

Mr. Kierans: That is the end of it.

Mr. Skoberg: That is the end of that, sir?

Mr. Kierans: That is the end of it. Instead of going ahead to ISIS "C" we are diverting that and the resources that were planned over a five-year period into this communications technology satellite.

Mr. Gotlieb: There will be a continuation of monitoring the satellites that are there, but that is the end of any capital commitment for new research on the ISIS, sir.

Mr. Skoberg: On the Alouette, why the difference under the operations? It is rather interesting.

Mr. Kierans: What number is that?

[Interpretation]

M. Skoberg: Si vous voulez bien passer à la construction, l'achat de terrains, d'immeubles et de matériel, je constate une importante augmentation dans les prévisions de dépenses. S'agit-il des immeubles dont vous avez parlés auparavant, des immeubles qui recevront...

M. Kierans: La plus grande part de cette somme sera consacrée à la construction d'un laboratoire d'essais à Ottawa, au centre de recherche sur les communications afin de mettre à l'épreuve le nouveau satellite de télécommunications. Il s'agit de notre plus grand programme de construction envisagé.

M. Skoberg: En fait, cela représente cinq fois le montant prévu.

M. Kierans: C'est exact, mais un certain nombre de faits nouveaux ont surgi. Pouvez-vous me donner le poste de dépenses en question?

M. Skoberg: Sous la rubrique 'dépenses d'investissement',...

M. Kierans: Je vois.

M. Gotlieb: Cela n'était pas prévu, monsieur. L'augmentation de 1.3 million pour les constructions dont la Ministre vous a parlée en ce qui concerne les essais du satellite de télécommunications au cours de l'année 1971-1972 ont trait à l'exercice financier à venir. Cette année nous avions prévu des dépenses de l'ordre de \$276,000 et nous avons dépensé \$369,000 en 1969-1970. Non, je regrette, il s'agissait de l'année précédente, mais cette année c'était \$276,000.

M. Kierans: Presque toute la différence, soit 1.3 million de dollars, est consacrée à la construction des installations d'essais à Shirley Bay. Lors de l'étude des dernières prévisions budgétaires, nous ne savions pas que nous allions nous lancer dans la construction d'un satellite de télécommunications, du moins nous n'en étions pas sûrs.

M. Skoberg: Si vous voulez bien passer à la page 3-10 sous la rubrique 'projet d'immobilisation importants', où en sommes-nous en ce qui concerne le programme ISIS? Nul doute ISIS «B» pourra être achevé dans le cadre de ces crédits. Pourriez-vous nous dire brièvement quel est le programme à venir que l'on envisage pour la série de ISIS?

M. Kierans: C'est la fin du programme.

M. Skoberg: C'est la fin, monsieur?

M. Kierans: Oui, c'est la fin. Au lieu de passer à ISIS «C» nous allons consacrer les ressources prévues sur une période de cinq ans au satellite de télécommunications.

M. Gotlieb: Nous allons continuer à surveiller les satellites en orbite, mais il n'y aura plus de grands investissements pour de nouvelles recherches en ce qui concerne ISIS, monsieur.

M. Skoberg: Au sujet de l'Alouette, pourquoi cette différence dans le cadre des opérations? C'est assez intéressant.

M. Kierans: Quel chiffre?

[Texte]

Mr. Skoberg: Right below the ISIS "B", the Alouette.

Mr. Kierans: Going from \$420,000 to \$1,620,000?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Kierans: That is really moving out of the system. That included the ISIS "C" before.

Dr. Chapman: That included the ISIS "C" and included a number of items of operating costs and contracts for operating equipment which were not properly classed as capital equipment items. They have been removed, and that is why it has been reduced.

Mr. Skoberg: At the bottom of page 3-12, under Contributions, the Inter-American Radio Office, Havana, Cuba, what is that all about? Why is that cut out?

Mr. Kierans: We have had that in the estimates for several years, but I do not think we have paid it for years, have we?

Mr. Gotlieb: It is not functioning. There is a regional office with headquarters in Havana, Cuba, for the implementation of an arrangement between the United States, Canada and some other countries. It was taken out this year because, although the authority was sought in previous years, the organization is not functioning. Therefore, there is no point in budgeting for it.

Mr. Skoberg: On page 3-14, the Local Shared Services, is that the share of your department on your Government Telecommunications Agency?

Mr. Gotlieb: That is the cost of using the government telephone system—all departments, the man-years attached to it and the cost of all departments for local calls.

Mr. Skoberg: And your private lines, then, are really hooked up to where?

Mr. Gotlieb: That is inter-city. It is a private line service.

Mr. Skoberg: You have one above that is called Inter-city Service Costs.

Mr. Gotlieb: But this is "Inter-city Private Line." It is a dedicated line, but I am not sure what it is dedicated for. Mr. Nixon, do you know?

Mr. Skoberg: Not only in Canada, I suppose...

Mr. Gotlieb: It is a teleprinter or data transfer service.

Mr. Skoberg: Thank you.

[Interprétation]

M. Skoberg: Juste en dessous de ISIS «B», Alouette.

M. Kierans: Le crédit qui part de \$420,000 à \$1,620,000?

M. Skoberg: Oui.

M. Kierans: Nous nous écartons là délibérément du système qui comprenait ISIS «C» auparavant.

M. Chapman: Ce programme comprenait ISIS «C» et comprenait également un certain nombre de postes ayant trait aux frais de fonctionnement et aux contrats relatifs au matériel d'exploitation qui n'ont pas été bien classés sous les postes de dépenses d'investissements en matériel. Ils ont été supprimés et c'est la raison de cette réduction.

M. Skoberg: Au bas de la page 3-12, sous la rubrique 'contributions', je vois le bureau inter-américain de radio-communications, la Havane, (Cuba). De quoi s'agit-il? Pourquoi a-t-on isolé ce poste?

M. Kierans: Ce poste apparaissait au budget depuis plusieurs années mais je ne crois pas que nous avons fait des dépenses depuis ce temps?

M. Gotlieb: Il ne fonctionne pas. Il s'agit d'un bureau régional dont le siège se trouve à la Havane, à Cuba, et qui a pour objet de veiller à l'application d'un accord entre les États-Unis, le Canada et certains autres pays. Il a été supprimé cette année, car bien que l'on ait demandé les pouvoirs nécessaires au cours des années précédentes, l'organisation n'exerce pas ses activités. Aussi, il n'y a aucune raison de prévoir des dépenses au budget à cet effet.

M. Skoberg: A la page 3-14, je vois les coûts locaux partagés, s'agit-il de la participation de votre ministère auprès de l'Agence de télécommunications du gouvernement?

M. Gotlieb: C'est les frais que représente l'utilisation du réseau téléphonique gouvernemental de tous les ministères, les années-hommes y afférentes et les frais des conversations locales de tous les ministères.

M. Skoberg: Les lignes privées, jusqu'où sont-elles reliées?

M. Gotlieb: Il s'agit de l'interurbain. C'est une ligne privée.

M. Skoberg: Je vois que vous avez un poste de dépenses un peu plus haut qui s'appelle 'coût des services interurbains'.

M. Gotlieb: Oui, mais ici il s'agit de la ligne interurbaine privée. C'est une ligne réservée, mais je ne pourrais vous dire à quoi elle est réservée. Monsieur Nixon, le savez-vous?

M. Skoberg: Il ne s'agit pas seulement d'une ligne canadienne, je suppose...

M. Gotlieb: Il s'agit d'un telex ou d'un service de transferts des données.

M. Skoberg: Je vous remercie.

[Text]

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Votes 1 and 5 agreed to.

● 1725

The Chairman: This completes the estimates of the Department of Communications.

This Committee is adjourned until Tuesday, April 6, at 10.00 a.m.

[Interpretation]

Le président: Le Comité est-il disposé à passer aux votes?

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

Le président: Voici qui met fin à l'étude des prévisions de dépenses du ministère des Communications.

La séance est levée jusqu'au mardi, 6 avril, à 10 heures du matin.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Tuesday, April 6, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 9

Le mardi 6 avril 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

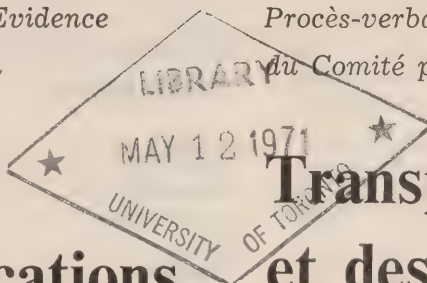
*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

and Communications

Transports

et des communications



RESPECTING:

Estimates 1971-72,
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972,
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Allmand
Benjamin
Deachman
Duquet
Forget

Godin
Howe
Lundrigan
McGrath
Noble

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

Perrault
Portelance
Rock
Skoberg
Southam

Thomas (*Maisonneuve-
Rosemont*)
Thomas (*Moncton*)
Trudel
Turner (*London East*)

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On April 6, 1971:

Mr. Trudel replaced Mr. Loiselle.
Mr. Lundrigan replaced Mr. Dinsdale.
Mr. Noble replaced Mr. Horner.
Mr. Perrault replaced Mr. Breau.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
Le 6 avril 1971:

M. Trudel remplace M. Loiselle.
M. Lundrigan remplace M. Dinsdale.
M. Noble remplace M. Horner.
M. Perrault remplace M. Breau.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, April 6, 1971
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10.05 a.m., the Chairman Mr. Lessard presiding.

Members present: Messrs. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Howe, Lessard (LaSalle), Lundrigan, McGrath, Noble, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Maisonneuve-Rosemont), Thomas (Moncton), Turner (London East)—(16).

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. R. M. Soberman, Director of Research; Mr. L. L. Marks, Financial Adviser; Mr. Harris Arbique, Secretary.

The Committee resumed consideration of the estimates of the Canadian Transport Commission.

Mr. Soberman gave a brief outline of new technologies relating to inter-city passenger travel service. The witnesses responded to questions.

Moved by Mr. Howe

—That in view of the fact, alternate, efficient, comfortable service has not been provided in many areas in southwestern Ontario, as promised at the hearing at Owen Sound last Easter, this committee adjourn from place to place in southwestern Ontario to hear representations from interested parties for a complete review of the rail passenger service in the area.

After debate thereon the motion was agreed to Yeas—8, Nays—7.

And the questioning of the witnesses continuing;

At 12. 47 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chairman.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 6 avril 1971.
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h. 05. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Howe, Lessard (LaSalle), Lundrigan, McGrath, Noble, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Maisonneuve-Rosemont), Thomas (Moncton), Turner (London-Est)—(16)

Témoins: De la Commission canadienne des Transports: L'honorable J. W. Pickersgill, président; MM. R. M. Soberman, directeur des recherches; L. L. Marks, conseiller financier; et Harris Arbique, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires de la Commission canadienne des Transports.

M. Soberman explique brièvement les nouvelles techniques concernant le service-voyageur interurbain. Les témoins répondent aux questions.

M. Howe propose

—Qu'en vue du fait que l'on n'a pas assuré un service de remplacement, efficace et confortable dans plusieurs régions du sud-ouest de l'Ontario, tel que promis lors de la séance à Owen Sound à Pâques dernier, le Comité voyage d'un endroit à un autre dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre les instances des parties intéressées afin d'étudier entièrement le service-voyageur par chemin de fer dans la région.

Après le débat, la motion est adoptée de la façon suivante: en faveur—8, contre—7.

Et au cours de la période des questions des témoins,

A 12 h. 47 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 6, 1971.

• 1004

[Text]

The Chairman: Gentlemen, we are not here this morning to pass any estimates as the estimates of the Canadian Transport Commission have been approved. We have Mr. Pickersgill with us this morning and I would ask Mr. Pickersgill to introduce the witnesses who are with him this morning.

Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission): I think the members of the Committee know Mr. Arbique and Mr. Marks who were here when my estimates were before the Committee. I have also asked Dr. Soberman of the research division to come along because we were given notice that one of the members of the Committee was interested in hearing about some future developments or possible developments and some research into passenger train service. We also have the equipment necessary to make a very short visual presentation if any interest is evinced in such a presentation.

• 1005

An hon. Member: John, I tried to get you on the telephone, but you were late getting to work.

An hon. Member: No, I was not. I was occupied on business.

The Chairman: Order. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: What is the order or term of reference whereby Mr. Pickersgill appears before the committee this morning? We passed his estimates, and I direct that question to the Chairman.

Mr. Pickersgill: Well, it is my understanding that there was a certain amount of *esprit d'escalier*.

The Chairman: I believe Mr. Soberman has a briefing to give us before he would show us the film. Would the Committee agree that we let Mr. Soberman make his briefing before the film?

Go ahead, Mr. Soberman.

Mr. R. M. Soberman (Director of Research, Canadian Transport Commission): Thank you very much, sir. Well, I understood that the question that a member of the Committee was interested in having discussed had to do with some new forms of—does he want to raise the question before I start?

Mr. Pickersgill: I think Mr. Rock wanted to. He was the one who gave notice that he would like to have a presentation made on passenger service and some future possibilities.

Mr. Rock: That is right.

Mr. Pickersgill: We are just about to embark on it.

An hon. Member: He did not want to hear you.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 6 avril 1971.

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous ne sommes pas ici ce matin pour adopter des prévisions budgétaires puisque les prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports ont déjà été approuvées. Nous avons avec nous ce matin M. Pickersgill et je vais lui demander de présenter les témoins qui sont avec lui.

L'hon. J. W. Pickersgill (Président de la Commission canadienne des transports): Je crois que les membres du Comité connaissent M. Arbique et M. Marks qui étaient ici lorsque les prévisions budgétaires ont été étudiées par le Comité. J'ai aussi demandé à M. Soberman de la Division de la recherche de nous accompagner parce qu'on nous a avertis qu'un des membres du Comité s'intéressait aux projets ou au développement possible et à la recherche concernant les services de trains de voyageurs. Nous avons aussi le matériel nécessaire pour présenter un court exposé visuel si cela peut vous intéresser.

Une voix: John, j'ai essayé de vous rejoindre au téléphone, mais vous êtes arrivé au travail en retard.

Une voix: Non, je n'étais pas en retard. J'avais des affaires à régler.

Le président: A l'ordre. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Pour quelle raison M. Pickersgill comparait-il devant le Comité ce matin? Nous avons adopté ses prévisions budgétaires; je pose la question au président.

M. Pickersgill: Il m'a semblé qu'il y avait un peu d'*esprit d'escalier*.

Le président: Je crois que M. Soberman veut nous donner certaines explications avant de nous montrer les diapositives. Les membres du Comité sont-ils d'accord là-dessus?

Allez-y, monsieur Soberman.

M. R. M. Soberman (Directeur de la recherche, Commission canadienne des transports): Merci beaucoup, monsieur. J'ai cru comprendre que la question qu'un membre du Comité voulait poser se rapportait à certaines nouvelles formes de transport; désire-t-il poser la question avant que je commence?

M. Pickersgill: Je crois que M. Rock voulait poser la question. C'est lui qui a indiqué qu'il aimerait entendre un exposé concernant les services de trains de voyageurs et certaines des possibilités pour l'avenir.

M. Rock: C'est exact.

M. Pickersgill: Nous allons justement commencer.

Une voix: Il ne voulait pas vous entendre.

[Texte]

Mr. Rock: It pertained actually to the reasons why—or let us say, what participation did you have in the decision of the L.R.C. train?

Mr. Pickersgill: I think perhaps we had better have the presentation first, and the questions afterwards.

The Chairman: Order. Mr. Soberman.

An hon. Member: Well, are there any of the reporters, and so on?

The Chairman: He will make his presentation, and then we will ask. Go ahead.

Mr. Soberman: With respect to the particular question on the L.R.C. train, which initials stand for light-weight, rapid, comfortable, this represents an attempt on the part of a consortium of Canadian companies to design a passenger vehicle which would have performance capabilities comparable to the turbo train which is now occasionally being used by CN on an experimental basis.

The basic distinction between the L.R.C. train and the turbo train is that the consortium involved here is basing their design on the basis of experience in the design and manufacture of railroad equipment, whereas the turbo train represents the aerospace industry's attempt to deal with the railway passenger problem.

The Canadian consortium includes Alcan, Dofasco and M.L.W.-Worthington Limited, who jointly are involved in the design and development of this particular train, at a total development cost of approximately \$2.5 million.

Of that cost, roughly 50 per cent is being provided by the federal government through the Department of Industry, Trade and Commerce. As it turns out, the application of this particular kind of train to Canadian problems was the subject of a special study that was recently carried out by the research branch of the Canadian Transport Commission, and that study is currently in press with the Queen's Printer, and should be available within the next two to four weeks.

In that study we were particularly interested in looking at the potential application of new forms of technology to inter-city passenger travel in Canada.

Working on the premise that if new technologies do have some relevance and potential some place in the country, the first application is most likely to be in the highest density population areas. We concentrated our study initially on travel characteristics and problems in the high-density corridor lying between Windsor, Ontario and Quebec City, as shown on this first slide.

One of the distinguishing characteristics of travel in this corridor is that if you compare the proportion of trips within that corridor zone that are carried by common carriers, as opposed to the private automobile, you will find that this differs significantly from the distribution of these trips on a nation-wide basis.

• 1010

I must apologize because the only part of this chart which is relevant for your purposes is the upper part. We have a bar graph here which shows the proportion of travel by automobile, air, rail and bus on a nation-wide

[Interprétation]

M. Rock: Je voulais demander de quelle façon vous avez participé à la décision qui a été prise concernant le train L.R.C.?

M. Pickersgill: Je crois qu'il serait préférable que l'exposé soit présenté d'abord, et que les questions soient posées ensuite.

Le président: A l'ordre. Monsieur Soberman.

Une voix: Y a-t-il des journalistes?

Le président: Il présentera son exposé et vous pourrez ensuite poser cette question. Allez-y.

M. Soberman: En ce qui a trait à la question concernant le train L.R.C. (léger, rapide et confortable), cela représente une tentative de la part d'un groupe de compagnies canadiennes pour concevoir un véhicule de voyageurs qui aurait un rendement comparable au turbo-train qui est présentement utilisé de temps à autre par le CN à titre d'expérience.

La différence fondamentale entre le train L.R.C. et le turbo-train est que la société fonde sa conception sur l'expérience dans la conception et la fabrication de matériel ferroviaire, tandis que le turbo-train représente une tentative de l'industrie aérospatiale pour régler le problème des trains de voyageurs.

La société canadienne comprend *Alcan*, *Dofasco* et *M.L.W. Worthington Limited*, qui travaillent ensemble à l'élaboration et à la mise au point de ce train particulier, à un coût total d'environ 2.5 millions de dollars.

Environ la moitié de ce montant est fourni par le gouvernement fédéral par l'entremise du ministère de l'Industrie et du Commerce. L'utilisation de ce genre de trains particuliers pour régler les problèmes au Canada a été l'objet d'une étude spéciale qui a récemment été effectuée par la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, et cette étude est présentement en voie d'impression chez l'Imprimeur de la Reine et devrait être prête dans deux à quatre semaines.

Dans cette étude, nous nous sommes particulièrement intéressés à étudier les applications possibles des nouvelles techniques au transport interurbain des voyageurs au Canada.

Nous nous sommes fondés sur l'idée que si des nouvelles techniques peuvent être utiles quelque part au pays, ce serait probablement dans les régions où la population est des plus denses. Nous avons d'abord concentré notre étude sur les caractéristiques et les problèmes du transport dans le corridor à haute densité entre Windsor (Ontario) et la ville de Québec, comme l'illustre cette première diapositive.

Une des caractéristiques distinctives du transport dans ce corridor est que si vous comparez la proportion des voyages à l'intérieur de ce corridor qui sont effectués par des transporteurs ordinaires par opposition à la voiture particulière, vous constaterez qu'elle diffère sensiblement de la proportion nationale.

Il est regrettable que la seule partie de ce graphique qui peut vous intéresser soit la partie du haut. Nous avons un graphique à barres qui indique la proportion du transport par voiture, par avion, par train, et par autobus sur la base d'une moyenne nationale du côté gauche en

[Text]

average basis on the left-hand side in the green and within the corridor area on the right-hand side. Strictly speaking, the figures are not entirely comparable because of the data base and the time period for which they were prepared, but this just points out that on a nation-wide basis the automobile accounts for a much larger proportion of total intercity trips than in the corridor where you can see it is down around 50 per cent and other forms of common carrier traffic carry a much larger percentage of total intercity trips.

It is also important in considering transportation problems within this corridor to compare the Canadian corridor with other high density travel regions around the world and we have done that in this slide in a sort of schematic diagram which compares the length and population of the Canadian corridor with other major intercity corridors. What becomes immediately obvious is that we have much longer distances to traverse and much lower populations over which to spread the cost of providing such facilities. In fact, it is fair to say that in the much higher density northeast corridor of the United States lying between Boston and Washington—and this has been the subject of a lot of newspaper coverage and research studies over the last few years—their densities are roughly 10 to 11 times what they are in Canada on a per mile basis. However, even there they appear to have some real difficulties in being able to justify on economic grounds the development of high speed reliable high quality railway passenger services. So intuitively one might almost expect that it would be even more difficult to do so in the Canadian corridor because of the longer distances and the lower population densities.

Very briefly, what we did in our study was attempt to analyze six different alternative strategies for providing intercity passenger transportation services within this corridor area and these strategies varied from the use of very minor improvements to what is basically present technology to a few more far out technologies such as the short-takeoff-and-landing aircraft systems and the tracked-air-cushion-vehicle system. Basically, the six strategies that we analysed in this first study was present technology with minor modifications and, the introduction of a short-takeoff-and-landing aircraft system, which I believe some of you are probably quite familiar with; it is a subject which has been receiving considerable attention by government during the last couple of years.

We looked at three different alternatives for improving the existing railway service and these are referred to as high speed rail 1, 2, and 3, respectively. They involve operating at the present schedule time between Montreal and Toronto of approximately four hours and successively reducing this time to three and a half and three hours by providing fairly substantial capital investment to improve the railway right-of-way, track signal system, etc.

Finally we looked at a completely new technology which is known as tracked-air-cushion-vehicle and this is probably the only one that I should perhaps draw to your attention as being something out of the ordinary. This particular picture is of a prototype experimental vehicle developed by the French aero train company and is operating on a 17-mile test track south of Paris at the present time. The vehicle is basically a Hovercraft but it is constructed with much closer tolerances. It is guided by a guideway and is capable of speeds in the 150 to 200

[Interpretation]

vert et à l'intérieur du corridor du côté droit. Au sens strict, les chiffres ne sont pas tout à fait comparables en raison des données sur lesquelles ils sont fondés et de la période de temps pour laquelle ils ont été préparés, mais cela ne fait qu'illustrer que sur une base nationale, l'automobile représente une proposition beaucoup plus grande de la totalité des voyages interurbains que dans le corridor où vous pouvez voir que la voiture ne représente qu'environ 50 p. 100 et que les autres modes de transport ordinaires représentent un pourcentage beaucoup plus élevé de la totalité des voyages interurbains.

Pour l'étude des problèmes de transport à l'intérieur de ce corridor, il est aussi utile de comparer le corridor canadien avec d'autres corridors du monde où le trafic est élevé et nous l'avons fait sur cette diapositive au moyen d'un genre de schéma qui compare la longueur et la population du corridor canadien avec d'autres corridors interurbains importants. Il devient immédiatement évident que nous avons des distances beaucoup plus longues à parcourir et une population beaucoup moins élevée sur lesquelles nous pouvons répartir le coût de ces services. De fait, il est juste de dire que dans le corridor nord-est des États-Unis entre Boston et Washington, où la densité est beaucoup plus forte (cette question a été l'objet de beaucoup de publicité dans les journaux et d'études au cours des quelques dernières années), les densités sont de 10 à 11 fois plus fortes qu'au Canada par mille. Cependant, il semble que même aux États-Unis ils aient beaucoup de difficultés à justifier sur le plan économique la mise au point des trains de voyageurs très rapides de grande qualité. Par conséquent, on pourrait prévoir que ce serait encore plus difficile dans le corridor canadien en raison des plus grandes distances et de la population moins élevée.

En résumé, nous avons tenté dans notre étude d'analyser les 6 méthodes possibles d'assurer des services interurbains de transport de voyageurs à l'intérieur de ce corridor et ces méthodes varient entre l'utilisation de quelques améliorations mineures ou techniques actuelles et quelques techniques d'avant garde comme les systèmes d'aéronefs à décollage et atterrissage courts et le système de véhicules à coussin d'air sur voie ferrée. Fondamentalement, les 6 méthodes que nous avons analysées dans la première étude étaient les techniques actuelles avec des modifications mineures et l'établissement d'un système d'aéronef à décollage et atterrissage court que plusieurs d'entre vous connaissent probablement très bien, puisque c'est un sujet auquel le gouvernement a porté beaucoup d'attention au cours des quelques dernières années.

Nous avons étudié trois possibilités différentes d'améliorer les services de chemin de fer existant et ce sont, respectivement, les transports ferroviaires rapides de 1, 2, et 3. Ils impliquent la circulation entre Montréal et Toronto dans le délai actuel qui est d'environ 4 heures et une réduction progressive de ce délai à 3½ heures et à 3 heures à l'aide de sommes assez élevées pour améliorer les emprises des chemins de fer, les systèmes de signalisation, etc.

Enfin, nous avons étudié une technique tout à fait nouvelle qu'on appelle les véhicules à coussin d'air sur voie ferrée et c'est probablement la seule que je devrai vous signaler comme étant hors de l'ordinaire. L'illustration que vous voyez représente un prototype expérimental mis au point par la compagnie française d'aérotrains

[Texte]

miles an hour regime. That particular test vehicle holds approximately 80 passengers and it is not unlike flying in an airplane without wings. That is basically what this particular version of the vehicle is.

As you can see at the stern of the vehicle, it is driven by more or less a conventional aircraft propulsion system with propellers. Later versions of this particular technology and comparable technology are being developed elsewhere, particularly in the United Kingdom, which involve the use of electric propulsion systems, in particular linear induction motors, and this would provide for a better quality service in terms of noise reduction and freedom from vibration and it would also permit the use of coupled vehicles and trains.

• 1015

The procedure that we followed in the study we carried out of these six strategies basically involved a three-tiered process. First of all, we attempted to develop forecasts of what the total market or demand for common carrier trips would be within the study area, and without going into the details, these forecasting techniques involve nothing more than developing mathematical equations to estimate how much traffic there will be between any pair of cities on the basis of certain explanatory variables which themselves must be estimated for the future. These variables, the variables which turned out to be significant within the Canadian corridor, included population, linguistic characteristics of the cities under study, income projections, driving time by the noncommon carrier, in other words, the competitor, and characteristics of the transport system itself, such as cost, frequency and travel time.

These demand models, in the forecasting process, provide a basic estimate of what the total volume of traffic is likely to be between various combinations of city pairs for different periods in the future, and obviously the reliability of such forecasting techniques deteriorates as you try to project further into the future. This is characteristic of almost any forecasting process.

Once these estimates of total traffic are available, the next stage of the demand analysis involves now trying to decide how this traffic would be allocated or distributed to the various modes of transportation which are available under each strategy. In this particular chart, for example, if we take the second bar from the left, this suggests that if we were to adopt a system in which we made use of STOL, short take-off and landing aircraft systems, and in particular the de Havilland DHC-7, the common carrier market would be split roughly with 5 per cent using bus, 35 per cent using the railway, 43 per cent using conventional aircraft facilities, and the remaining 17 per cent using the STOL service. Now, that is for the particular case of Montreal-Toronto, and there are other estimates of what the allocation of traffic would be for other city pairs such as Montreal-Ottawa, Ottawa-Toronto, etc.

• 1020

The second stage of this analysis involved for each strategy trying to estimate what costs would be involved in providing the facilities necessary to perform the service and necessary for the operation and maintenance of that service, and again, rather than to go through this for

[Interprétation]

qui circulent présentement sur une voie d'essai de 17 milles au sud de Paris. Le véhicule est fondamentalement un aréoglisser, mais il est construit à des tolérances beaucoup plus exactes. Il est guidé par une voie et peut atteindre des vitesses de 150 à 200 milles à l'heure. Ce prototype peut transporter environ 80 passagers et c'est tout comme un avion sans aile.

Comme vous pouvez le voir à l'arrière du véhicule, il est propulsé par des moteurs d'aéronef plus ou moins conventionnels à hélice. Des versions plus modernes de cette technique particulière et de techniques comparables sont mises au point ailleurs, particulièrement dans le Royaume-Uni, où on utilise des systèmes de propulsion électrique, en particulier des moteurs à induction linéaire, et cela permettrait d'offrir un meilleur service en ce qui a trait à la réduction du bruit et à l'élimination des vibrations et on pourrait aussi utiliser les véhicules attachés l'un à l'autre et des trains.

Notre étude de ces six méthodes s'est fondamentalement déroulée en trois étapes. Tout d'abord, nous avons essayé de prévoir quel serait le marché ou la demande totale pour les voyages de transporteurs ordinaires à l'intérieur de la région à l'étude et sans aller dans les détails, ces méthodes de prévision ne sont rien de plus que l'élaboration d'équations mathématiques pour estimer combien de trafic il y aura entre deux villes quelconques sur la base de certaines variables explicatives qui doivent elles-mêmes être évaluées pour l'avenir. Les variables qui se sont révélées importantes à l'intérieur du corridor canadien comprenaient la population, les caractéristiques linguistiques des villes à l'étude, les prévisions des revenus, le temps des voyages par les autres modes de transport ou, en d'autres termes, la concurrence et les caractéristiques du système de transport lui-même, comme le coût, la fréquence, et le temps du voyage.

Ces modèles de demandes, dans le procédé de prévisions, fournissent une évaluation fondamentale de ce que sera le volume total du trafic entre deux villes pour différentes périodes dans l'avenir, et l'exactitude de cette technique de prévisions diminue évidemment à mesure qu'on essaie d'aller plus loin dans l'avenir. C'est là une des caractéristiques de presque tous les procédés de prévision.

Lorsque ces prévisions du trafic total sont élaborées, il s'agit dans l'étape suivante de l'analyse de la demande, de décider comment ce trafic serait réparti entre les divers modes de transport qui sont disponibles. Par exemple, la deuxième barre du tableau que vous voyez indique que si nous adoptions un système dans lequel nous utiliserions des ADAC aéro 9 à décollage et atterrissage courts, et en particulier le De Havilland DHC-7, environ 5 p. 100 du trafic utiliserait l'autobus, 35 p. 100 le chemin de fer, 43 p. 100 les aéro conventionnels et 17 p. 100 utiliseraient le service ADAC. Cette projection particulière est pour le trajet Montréal-Toronto, et il y a d'autres prévisions de ce que serait la répartition du trafic pour d'autres villes comme Montréal-Ottawa, Ottawa-Toronto, etc.

Dans la deuxième étape de cette analyse, il fallait évaluer pour chaque méthode les frais nécessaires pour l'établissement des installations de services et pour le fonctionnement et l'entretien de ce service, et encore une fois, plutôt que de parler de chacune des méthodes en particulier, permettez-moi de m'en tenir aux chemins de

[Text]

each of the particular strategies, let me dwell for a moment on the railway case. Here, the most critical element involved determining how much money would have to be spent on the existing railway facilities between Montreal and Toronto, as an example, to reduce the available travel time today of four hours to something of the order of three hours. What this chart shows is a range of cost estimates. The right-hand side of the green curve represents the use of conventional railway technology; the left-hand side represents the use of more advanced vehicle technology such as the Turbo-train, the LRC train or the British rail concept known as the advanced passenger train.

If you look at the left-hand side of the curve you can see that at the present time the published schedule speed of the Turbo-train is approximately four hours. That means that that speed can be accomplished with no improvement to the existing track. If one wants to reduce the schedule time between Montreal and Toronto using Turbo or LRC-type technology, the capital cost that would be required to improve tracks, signals, structure etc., is of the order of \$500 million.

In addition to these estimates of capital costs, we also produced some estimates of what the operating and maintenance costs would be. Again this is the railway case for conventional equipment as a function of the amount of traffic that you would expect to be handling. The different curves there, the green, red and blue, just represent the cost associated with different frequencies. In other words, if you have a low volume of traffic, say, of the order of 500 passengers a day one way, these can be accommodated by two trains a day at an operating cost of approximately two cents per passenger-mile. On the other hand, if you want to provide a higher quality service and increase the frequency of service, but not necessarily handle any more traffic, obviously this will result in some significant increase in the cost of operating the railroad.

We have prepared similar estimates of operating cost for other modes of transportation. Here we have aviation operating costs as a function of the distance over which the passengers are to be moved for a variety of different aircraft, and here we have an estimate of the total cost of moving passengers between Montreal and Toronto, again as a function of traffic, but here we have put together the operating and maintenance costs, the fuel cost, the equipment cost and the cost of amortizing the capital cost of the tracked air cushion vehicle system. I produced this slide here really only to highlight that even at relative high estimates of traffic, say, 2,400 million passenger-miles a year, a very significant component of the total cost involves amortizing the investment in structures, terminals and facilities.

The final stage of this analysis involved doing some economic evaluation of these different strategies and what we did here in very simple terms was take the forecasts of future traffic...

The Vice-Chairman: Could you be interrupted for one second?

Mr. Soberman: Certainly.

Mr. Thomas (Moncton): I do not like to interrupt, but I would like to get some comparison of the cost of these

[Interpretation]

fer. Il s'agissait surtout de déterminer combien d'argent il faudrait dépenser sur les installations de chemins de fer existant entre Montréal et Toronto, par exemple, pour porter à trois heures le temps du trajet qui est présentement de 4 heures. Ce tableau illustre une gamme de prévisions de prix. Le côté droit de la courbe verte représente l'utilisation des techniques ferroviaires conventionnelles; le côté gauche représente l'utilisation de techniques plus modernes comme le turbo-train, le train LRC ou l'idée britannique qu'on appelle le train de voyageurs modernes.

Si vous examinez le côté gauche de la courbe, vous verrez que présentement le turbo-train est censé prendre 4 heures pour faire le trajet. Cela signifie que cette vitesse pourrait être atteinte sans qu'on n'améliore les voies existantes. Si l'on veut réduire le temps de trajet entre Montréal et Toronto en utilisant le Turbo ou les trains du type LRC, il faudrait environ 500 millions de dollars pour améliorer les voies, les signaux, la structure, etc.

En plus de l'évaluation des frais d'établissement, nous avons aussi essayé de déterminer ce que pourraient être les frais d'exploitation et d'entretien. Encore une fois, cela s'applique dans le cas des chemins de fer au matériel conventionnel en fonction du trafic prévu. Les courbes vertes, rouges et bleues ne représentent que le coût associé aux diverses fréquences. En d'autres termes, si le volume de trafic n'est que d'environ 500 passagers par jour dans un sens, deux trains par jour suffiraient et les frais d'exploitation seraient d'environ 2c. par voyageur par mille. D'autre part, si l'on veut assurer un service de plus grande qualité et augmenter la fréquence du service, sans qu'il y ait augmentation du trafic, il y aurait évidemment une augmentation importante dans les frais d'exploitation du chemin de fer.

Nous avons préparé des évaluations semblables des frais d'exploitation pour d'autres modes de transport. Nous avons ici les frais d'exploitation du transport aérien en fonction de la distance que les passagers doivent parcourir pour diverses sortes d'aéronefs, puis nous avons une évaluation du coût total du transport des passagers entre Montréal et Toronto, toujours en fonction du trafic, mais nous avons réuni les frais d'exploitation et d'entretien, le coût du combustible, le coût du matériel et le coût de l'amortissement des frais d'établissement du système de véhicule à coussin d'air sur voies ferrées. J'ai montré cette diapositive pour signaler que même si l'on prévoit un trafic élevé, disons de 2 milliards 400 millions de passagers—milles par année, une partie très importante du coût total comprend l'amortissement de l'investissement pour les immeubles, les terminaux et les installations.

La dernière étape de cette analyse consistait en une évaluation économique de ces diverses méthodes et nous avons simplement pris les évaluations du trafic futur...

Le vice-président: Puis-je vous interrompre un instant?

M. Soberman: Certainement.

M. Thomas (Moncton): Je m'excuse d'interrompre, j'aimerais vous donner une comparaison des frais illustrés

[Texte]

last three slides. You went over it pretty quickly. Actually what you are showing here is the difference in cost between the three modes of...

Mr. Soberman: Yes, I think the way they are shown is not strictly comparable now. The first slide showed the capital cost associated with the railway; the second showed the operating costs and I introduced this one merely to show that both of these can be combined.

Mr. Thomas (Moncton): Could you make some comparison of cost later on?

Mr. Soberman: What you would have to do to make a comparison would be to take the combined railway capital cost and operating cost and put them together in that kind of slide.

Mr. Thomas (Moncton): Could you do that later in your presentation?

Mr. Soberman: Yes, I will. In fact the final stage of this analysis involves basically doing that kind of thing. What we did here was take the estimates of future traffic and translate them into estimates of revenue; also take the estimated operating cost and subtract those from the revenues to get some idea of what the net revenue or deficit would be in operating each one of these strategies. That is shown here in the next slide where we show the excess of revenue over avoidable costs only. Thus far I have not introduced any of the capital costs associated with providing the facilities in the first instance. What this slide compares is the net revenue effectively over a 20-year planning period starting in 1970 where future revenues and future costs are deflated or discounted by an appropriate interest rate and costs in the future are also inflated by an appropriate inflation rate now. This particular slide is an example of several where we used a particular interest rate of 10 per cent and a rate of inflation of 3 per cent.

• 1025

We did this analysis for a variety of assumptions vis-à-vis interest rates and inflationary practices.

What the slide shows very briefly is that if you did absolutely nothing other than to make minor improvements to existing technology, over a 20-year period, the net revenue with the present technology would be approximately \$90 million. At the other extreme, if you went to the tracked-air-cushion-vehicle, the net revenue would be considerably higher. In other words, it is a more attractive service and it would attract a lot more traffic. As such, the revenues would be higher and would get higher faster than the operating costs would increase so that the net revenues are something of the order of \$240 million.

However, the present technology involves spending no money, whereas the tracked-air-cushion-vehicle system involves spending a considerable amount of money over the next 10 years just in order to be able to get the system into operation. If you take those capital costs and subtract them from the net revenues, you will end up with a sort of net net position which tells you the overall profitability of the system.

Here we have the present worth of the capital costs for the STOL system. The High-speed Rail I System, you

[Interprétation]

dans les trois dernières diapositives. Vous êtes allé plutôt rapidement. Vous illustrez en réalité la différence de coût entre les trois modes de transport.

M. Soberman: Oui, mais je crois que la façon dont ils sont illustrés ne permet pas tout à fait de les comparer. La première diapositive indiquait les frais d'établissement associés au chemin de fer; la deuxième indiquant les frais d'exploitation et je n'ai montré la dernière que pour indiquer que les deux peuvent être combinés.

M. Thomas (Moncton): Pourriez-vous faire plus tard une comparaison des frais?

M. Soberman: Pour établir une comparaison, il nous faudrait réunir les frais d'établissement et d'exploitation du chemin de fer et les illustrer sur ce genre de diapositives.

M. Thomas (Moncton): Pourriez-vous le faire plus tard dans votre présentation?

M. Soberman: Oui, je le ferai. De fait, c'est exactement le genre de choses que nous avons faites dans la dernière étape de notre analyse. Nous avons pris les évaluations du trafic futur et nous les avons traduites en évaluation des recettes; si l'on soustrait les frais d'exploitation prévus, des recettes, on obtient une idée de ce que serait les recettes ou le déficit net en utilisant chacune des méthodes. Cela est illustré dans la diapositive suivante où nous indiquons le surplus de revenus au-dessus des frais évitables seulement. Jusqu'ici, je n'ai pas inséré les frais de premier établissement des installations. On voit sur cette diapositive le revenu national net sur une période de vingt ans, commençant en 1970; les revenus futurs et les frais futurs sont augmentés ou diminués selon un taux d'intérêt approprié et les frais à venir sont également augmentés selon un taux d'inflation approprié. Sur cette diapositive, nous avons utilisé un taux d'intérêt de 10 p. 100 et un taux d'inflation de 3 p. 100.

Nous avons fait cette analyse en partant de diverses hypothèses à propos des taux d'intérêt et des taux d'inflation.

On peut voir que si on apporte quelques améliorations mineures aux techniques actuelles, sur une période de vingt ans, le revenu net grâce à la technologie actuelle serait d'environ \$90 millions de dollars. Dans l'autre extrême, si l'on passait directement aux véhicules sur coussin d'air, le revenu net serait nettement plus élevé. En d'autres termes, c'est un service beaucoup plus intéressant qui attirerait plus de passagers. Par conséquent, les revenus seraient plus élevés et augmenteraient plus rapidement que les frais d'exploitation, de telle sorte que le revenu net se monte à environ \$240 millions.

Cependant, il n'y a rien à dépenser si l'on utilise les techniques actuelles, alors que si l'on instaure un système de véhicules sur coussin d'air, il faut dépenser, au cours des dix prochaines années, une somme considérable, simplement pour faire fonctionner le système. Si l'on prend ces frais d'investissement et si on les soustrait du revenu net, on obtient en quelque sorte un revenu net qui montre la rentabilité d'ensemble du système.

Ici, vous pouvez voir les frais en capital pour le système A.D.A.C. Nous avons, vous vous en souvenez certainement, établi un système ferroviaire ultra rapide en nous servant des installations existant et en améliorant

[Text]

remember, was the one where we took the existing railway facilities but beefed up the vehicle technology so there is no capital cost involved there. The cost of the vehicles is taken out as an operating cost.

When you subtract these capital costs from the net revenues, you end up with a comparison of each strategy in terms of its over-all profitability, making appropriate allowances for the capital cost of the facility.

I got side-tracked there a bit and skipped one slide, but rather than to try to go back and cover it up, basically, these strategy profits are shown relative to a particular case. The particular case is the present technology. In other words, we have taken whatever the profitability is out of doing absolutely nothing to the system and subtracted that from all the other profits so that everything can be compared to the situation where you do very little.

Essentially what this slide shows is that if you do a hard-headed economic analysis of passenger travel in the highest density corridor of Canada, you come to the conclusion that the most profitable thing to do involves no capital investment but getting maximum leverage out of the existing facilities by getting some first-class modern technology working.

The example here was the Turbo train but the Turbo train is an example of a class which is represented by Turbo, the light-weight rapid, and as I mentioned before, the British advanced passenger train concept. Which of these you ultimately adopt would be the subject of further analysis.

So, if you want to be the hard-headed economist, then what you do is do absolutely nothing except try to get Turbo train or that form of vehicle really operating and providing a high quality of service in terms of reliability, on-time arrival and high speed.

In terms of the period of analysis we have talked about, though, the numbers here are not all that big. If you look at two other strategies, namely short take-off and landing, STOL systems, on the left, and on the far right the tracked-air-cushion-vehicle systems, the losses are of the order of \$6 million to \$8 million over the 20-year period, which may not be very substantial if you then start to analyse these alternative strategies from the point of view of other objectives. For example, objectives you may have concerning the health of the aviation industry which would obviously benefit from STOL-type services or objectives which the provinces might have vis-à-vis regional planning in trying to encourage decentralization of Toronto and Montreal, for example, to attract people to smaller centres. The TACV system, for example, could put a city like Kingston within an hour of either Montreal or Toronto. That being the case, if one of your regional planning goals is to try to encourage the growth of communities like that, there may be industries that will say, "Well, if we can be within an hour of Toronto or Montreal we will not have trouble attracting the kind of managerial skills that we need and perhaps that is a good place to invest in." These are indirect effects which were not taken into account in this first-stage analysis but which obviously could be very important in the final analysis of overriding considerations. This analysis points out the point of view of somebody who has to operate a system on a hardheaded economic basis, and that is basically what the railway has to do

[Interpretation]

les véhicules, ce qui ne nous a entraîné aucun frais d'investissement. Le coût des véhicules est considéré comme une dépense d'exploitation.

Lorsque l'on soustrait ces frais d'investissement des recettes nettes, on peut comparer les diverses stratégies sur le plan de la rentabilité d'ensemble, en tenant compte du coût en capital de l'installation.

J'ai sauté une diapositive mais je ne vais pas essayer de revenir en arrière je me bornerai à vous dire, que ces bénéfices sont indiqués pour un cas particulier. Le particulier celui de la technologie actuelle. En d'autres termes, nous avons pris le bénéfice que l'on obtiendrait en apportant aucune amélioration au système et nous avons soustrait cela de tous les autres bénéfices de façon à pouvoir comparer toutes les possibilités.

Nous allons voir, d'après cette diapositive, que si l'on fait une analyse économique scrupuleuse du transport des passagers dans le couloir canadien le plus peuplé, on se rend compte qu'il ne faut pas faire d'investissements en capital mais simplement le meilleur partie des installations actuelles en se servant des dernières techniques disponibles pour obtenir le résultat le plus rentable.

L'exemple était celui du Turbo train. Mais le Turbo train apportait qui représentait par Turbo, le rapide-léger, auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, le concept britannique des trains de passagers d'avant-garde. Il faudra faire d'autres analyses avant de savoir lequel on adoptera en fin de compte.

Donc, si on se place strictement du point de vue économique, on essaie de mettre au point un système de Turbo train et d'assurer un service de qualité, c'est-à-dire sûr, à l'heure, et rapide.

Nous avons parlé de la période d'analyses mais les nombres ne sont pas si élevés. Si l'on considère les deux autres stratégies, soit les systèmes d'appareil à atterrissage court à gauche et tout à fait à droite des véhicules sur coussin d'air, les pertes sont de l'ordre de \$6 à \$8 millions sur la période de vingt ans, ce qui n'est pas si important lorsque l'on tient compte d'autres objectifs pour analyser ces stratégies. Il peut y avoir divers objectifs; par exemple, on peut vouloir rassurer la prospérité de l'industrie aéronautique et se servir des avions de décollage et atterrissage court. D'autre part, les provinces, dans le cadre de la planification régionale, peuvent vouloir encourager la décentralisation de Toronto et Montréal et attirer les gens dans les centres moins importants. Le système TACV par exemple, mettre une ville comme Kingston à une heure de trajet de Montréal ou de Toronto. Si nous voulons, sur notre planification régionale, encourager l'expansion de localité peut-être que celle-ci, certaines industries diront peut-être: «si nous sommes à 1 heure de Toronto et de Montréal, nous n'aurons qu'un problème pour trouver les employés qualifiés qu'il nous faut et c'est peut-être un bon endroit pour investir». Ce sont des effets indirects qui n'ont pas été pris en considération lors de l'analyse, au premier stade, mais qui peuvent être très importants lors de l'analyse finale. Dans la situation actuelle, les chemins de fer doivent tenir compte de cette analyse et s'attacher surtout à la question économique. En fait, ils ont fait l'expérience qui nous semble déjà bonne, c'est-à-dire qu'ils nous ont laissé les chemins de fer qui reviennent trop chers mais essayé d'améliorer la qualité et les possibilités des véhicules. Je ferai mieux de m'arrêter maintenant.

[Texte]

under the present situation. In fact, they have been experimenting with what we think is the right choice, namely, leave the track alone because it is too expensive to play with but try to get improved quality and performance out of vehicle technology. I think perhaps I had better stop at this point.

• 1030

The Chairman: Thank you very much, Mr. Soberman. I have on my list the names of Messrs. Thomas, Rock, Perrault, Skoberg and Howe. Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I am very glad that in your wisdom you saw fit to invite Mr. Pickersgill and his officials back. To me this has been a most interesting and illuminating presentation and it has sort of restored my faith in mankind. I think I am finally beginning to see that some of the ideas I have had for so many years are actually not as crazy as people would have me believe.

I think one of the things that his presentation brings out is the fact, contrary to what we have been told so many times, that people do not travel by car because they want to and because it is cheaper, they travel by car because there are no other suitable services available. Your first figures were illuminating. I think it bears this out when it shows that the all-Canadian pattern is that 85 per cent of the people travel by their private autos. However, when you get into the corridor where there are other classes of services available it drops down to 50 per cent, and you will find that 17 per cent of the people are travelling by rail. I think most of us on the Committee when we have been making representation to the CNR and to other people have made the point all along that if you would improve your services, if you would give the people what they want, you would not be faced with dwindling passenger traffic and you would not have to take trains off. Is my analysis of this correct, Mr. Soberman? I am not talking about the CNR, but it definitely shows that people will use other modes of travel if they are provided.

Mr. Soberman: I think, if I can base my answer on professional experience in this kind of analysis, that it is the chicken and egg situation. There is no doubt that in many cases there has been an abandonment of passenger service on the part of passengers, and there is probably not much doubt that in many instances passenger services could be improved. To some extent it is really a question of distance and to a large extent density. I think the reason you have a higher proportion of rail travel in the corridor, relative to the nationwide situation, is because the distances are shorter and therefore the relative trip-time difference between, say, air and rail is not as great. In the case of air congestion is higher, which works against it, and of course the densities are there. If you take the situation between two smaller centres located 500 to 600 miles away there is a real question whether you can ever operate that kind of a rail service on the same basis because the market is working against you.

Mr. Thomas (Moncton): Your chicken and egg simile is a good one. This is our continual fight with CN and Air Canada. Air Canada is now adopting the theory that as revenues are falling off we therefore have to decrease

[Interprétation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Soberman. M. Thomas, M. Rock, M. Perrault, M. Skoberg et M. Howe sont sur ma liste. Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je suis très heureux que vous ayez demandé à M. Pickersgill et à ses fonctionnaires de revenir. Ceci m'a permis d'entendre un exposé passionnant qui m'a redonné confiance en l'humanité en quelque sorte. Finalement, je vois que les idées que j'ai depuis si longtemps ne sont pas si seules qu'on voudrait me le faire croire.

Il ressort de cet exposé que, contrairement à ce que l'on nous a dit si souvent, les gens ne voyagent pas en voiture parce qu'ils le veulent et parce que cela revient moins cher mais parce qu'il n'y a pas d'autres services convenables à leur disposition. Vos premiers chiffres étaient très clairs. Vous avez indiqué que 85 p. 100 des canadiens voyagent en voiture. Cependant, lorsque l'on arrive au couloir le plus peuplé dans lequel il y a plusieurs services à la disposition des usagers, cette proportion passe à 50 p. 100 et 17 p. 100 des habitants voyagent par chemins de fer. Nous avons dit à plusieurs reprises, lorsque nous avons fait des démarches auprès du CN et des autres, que si les services étaient améliorés, si l'on donnait ce qu'il désire aux usagers, le problème du trafic passager ne se poserait plus et il ne serait pas nécessaire d'abandonner le train. Mon analyse était juste, monsieur Soberman? Je ne parle pas du CN mais on se rend compte que les gens se serviraient d'autres modes de transport qui sont mis à leur disposition.

M. Soberman: Si je peux fonder ma réponse sur l'expérience que j'ai eu de ce genre d'analyse, c'est la situation de la poule et de l'œuf. Sans aucun doute, les passagers ont abandonné plusieurs services et il est certain que ceci pourrait être amélioré bien souvent. Dans une certaine mesure, c'est une question de distance et dans une vaste mesure, les densités. Il y a plus de gens voyageant par chemin de fer dans le couloir proportionnellement à l'ensemble de la nation, parce que les distances sont plus courtes et que, par conséquent, la différence de temps entre, disons, l'air et le rail n'est pas très importante. La congestion aérienne est très élevée et il faut tenir compte des densités. Si l'on prend le cas de deux petites villes situées à 500 ou 600 milles l'une de l'autre, il est pratiquement impossible d'exploiter le même genre de service car le marché va à l'encontre de vos intérêts.

M. Thomas (Moncton): Votre exemple de la poule et de l'œuf est excellent. Nous nous basons là-dessus continuellement avec le CN et Air Canada. Air Canada on considère maintenant que puisque les revenus diminuent, il

[Text]

services. I maintain that by decreasing services your passenger traffic will drop off still further, so then you will have an excuse to abandon your service. This whole presentation indicates that they have the wrong approach. The most practical approach from the standpoint both of revenue and of service to the public is your HSR 1. By upgrading equipment do you think this new equipment can operate satisfactorily without heavy expenditures on roadbeds and so on?

● 1035

Mr. Soberman: This is really the basis of the railways' current experimentation, not only in Canada but in the U.S. as well, and the claims of the manufacturers both in the turbo case and in the LRC case is that in fact they can produce vehicles which can operate satisfactorily despite track conditions. We know that generally in technological innovation in the transportation field generally there is a tendency to overstate or be overly optimistic about what you can do and understate the cost at which you will be able to do it. The point is that if in fact you have to go to capital improvements in order to get higher speeds of the existing railway then that probably is not the sensible answer because the railroad is primarily there to move freight; that is the largest proportion of the gross tonnage moving over that line. It is very difficult to upgrade the railway service for highspeed passenger travel without almost completely building a special dedicated track.

If you are going to go that far you are still limited to speeds of 120 to 130 miles per hour, in which case you might be better off to go to a new technology which would cost about the same in terms of capital expenditure but would provide better quality service in terms of speed and more flexible service in the sense that it could use smaller vehicles rather than whole trains.

If you use whole trains, one of them a day may take all the traffic that you have, but then the quality of the service is bad because there is only one departure or two departures a day.

Mr. Thomas (Moncton): I will ask only one more brief question as I understand some of these members have to go. Recently one of the officials of the CNR made the statement that he felt the emphasis on transportation and research has been wrong, that there has been too much money spent on air research and not enough on rail research. Some of the figures that you show on the chart seem quite high, but when you compare them with the billions of dollars that have been spent on new airports, aids to air navigation and so on, does this indicate that maybe this official and others are going to have their prayers answered, that there is now a trend towards spending more money on ground transportation research vis-à-vis air and other modes?

Mr. Soberman: Yes, I think that trend is prevalent.

Mr. Thomas (Moncton): There is some hope then that these new programs will develop in the next few years. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

[Interpretation]

faut diminuer les services. Je maintiens que si l'on diminue les services, le transport de passagers diminuera encore plus et on aura une excuse pour abandonner totalement le service. Tout cela démontre qu'ils abordent le problème sous le mauvais angle. Aussi bien du point de vue du revenu que celui du service à assurer au public, la meilleure solution est celle du HSR 1. Si l'on améliore le matériel, pensez-vous que ce système pourrait fonctionner correctement sans qu'il faille faire de trop grand frais?

M. Soberman: C'est pourquoi les chemins de fer font des tests et des expériences à l'heure actuelle non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis, les fabricants se plaignent, aussi bien pour le turbo train que pour le LRC disant qu'ils peuvent produire des véhicules satisfaisants malgré les conditions des voies. Nous savons qu'en général, dans le domaine des transports, on a tendance à être trop optimiste à propos de ce que l'on peut faire et à sous-estimer les frais. Si l'on doit consacrer d'importantes sommes d'argent à des améliorations afin d'augmenter la vitesse des trains existant, ce n'est certainement pas la bonne solution, car les chemins de fer servent avant tout à transporter du fret. Il est très difficile d'améliorer le service de chemin de fer pour les passagers sans construire de nouvelles voies spéciales.

Même si l'on va aussi loin, les vitesses seront encore limitées à 120 ou 130 milles à l'heure. Dans ce cas, il vaut peut-être mieux choisir une nouvelle technologie qui coûtera à peu près aussi cher mais assurera un service meilleur sur le plan de la vitesse et de la flexibilité dans la mesure où l'on pourra se servir de véhicules plus petits et non pas de trains entiers.

Si l'on se sert de trains entiers, il suffit d'un par jour pour assurer le service mais la qualité du service est mauvaise car il n'y a qu'un ou deux départs par jour.

M. Thomas (Moncton): Je voudrais encore poser une petite question. Je crois que certains députés doivent partir. Dernièrement, l'un des représentants du CN a déclaré qu'à son avis, on attachait trop d'importance à la recherche aérienne et pas assez à la recherche ferroviaire. Vous avez montré certains chiffres qui semblent assez élevés mais lorsqu'on les compare aux milliards de dollars qui ont été consacrés aux nouveaux aéroports, au nouveau matériel aérien etc., cela veut-il dire que ce fonctionnaire et d'autres vont enfin être satisfaits, que l'on va maintenant consacrer plus d'argent aux transports de surface qu'à la recherche sur le transport aérien?

M. Soberman: Oui, cette tendance existe.

M. Thomas (Moncton): Nous pouvons donc espérer que de nouveaux programmes seront mis sur pied au cours des prochaines années. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

[Texte]

Mr. Rock: Thank you Mr. Chairman, Mr. Pickersgill...

Mr. Howe: On a point of order, Mr. Chairman. Some of the members have to leave and I would like to get a motion while we still have a quorum so that we can get to vote on it. Is that agreeable?

An hon. Member: It depends what the motion is.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Howe: In view of the fact alternate, efficient, comfortable service is not being provided in many areas in Southwestern Ontario, as promised at the hearing in Owen Sound last Easter, I move that this Committee adjourn from place to place in Southwestern Ontario to hear representations from interested parties for a complete review of the rail passenger service in the area.

I would back that up Mr. Chairman by reference to our last hearing when the Chairman himself admitted that he had had some correspondence with the people in the area with regard to the bus service that is being provided, and...

The Chairman: Mr. Howe, would you give me a chance to study your motion to see if I will allow it? Then we can vote on it.

Mr. Howe: As I say, some of our members have to leave at 11:00 a.m. so we would like to have a decision.

The Chairman: I know but this applies to both sides.

• 1040

Mr. Rock: Mr. Chairman, I too have to leave.

The Chairman: Order, please—one at a time. Let us clear the one point of order and then go on.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, the motion is clearly in order. It merely calls upon the committee to meet from place to place in southwestern Ontario to study a very important and relevant situation. It is very simple, very much in order, and I do not think it requires any consideration on the part of the Chair. I think the motion should be put, Mr. Chairman.

Mr. Rock: I do not want to have this motion put. I, too, have to leave at 11 o'clock. I am here to question Mr. Pickersgill and his officials on specific things. They are here to give us an exposé of the LRC and the future of transportation. I object strongly to your allowing this to go on. I think it should be tabled for another time, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock, if you will allow me, I will ask the Clerk to read the motion. Then, if you want to speak on the motion, you will be allowed to do so.

Mr. Virr, will you read the motion. Mr. Rock, if you want to speak on the motion, you will be allowed to do so after it is read.

Mr. Virr: Moved by Mr. Howe:

[Interprétation]

M. Rock: Merci, monsieur le président. Monsieur Pickersgill...

M. Howe: J'invoque le règlement, monsieur le président. Certains députés doivent partir et je voudrais proposer une motion tant que nous avons le quorum de façon à ce que nous puissions voter. Êtes-vous d'accord?

Une voix: Tout dépend de la motion.

Le président: Allez-y.

M. Howe: Étant donné qu'aucun service confortable et efficace n'est fourni dans de nombreux secteurs du sud-ouest de l'Ontario, contrairement à ce que nous avons promis lors de la réunion d'Owen Sound à Pâques dernier, je propose que ce comité se rende dans le sud-ouest de l'Ontario afin d'entendre l'opinion des parties intéressées et de pouvoir étudier la situation du service ferroviaire de passagers dans la région.

Lors de notre dernière réunion, le président a admis lui-même qu'il avait échangé des lettres avec les habitants de cette région à propos du service d'autobus qui est assuré et...

Le président: Monsieur Howe, voulez-vous me laisser étudier la motion? Ensuite nous pourrions voter.

M. Howe: Comme je viens de le dire, certains des députés doivent partir à 11 h. et j'aimerais qu'une décision soit prise.

Le président: Je sais mais il en va de même pour tout le monde.

M. Rock: Monsieur le président, je dois partir également.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Chacun son tour. J'aimerais entendre celui qui a invoqué le règlement et ensuite continuer.

M. McGrath: Monsieur le président, la motion est tout à fait recevable. On a simplement proposé que le Comité voyage dans l'Ontario du sud-ouest pour étudier une situation très importante. C'est très simple, et tout à fait recevable, et je ne crois pas que le président doive l'étudier davantage. La motion devrait être mise aux voix, monsieur le président.

M. Rock: Je ne veux pas que cette motion soit mise aux voix. Je dois également partir à 11 h 00. Je suis ici pour poser des questions à M. Pickersgill et à ses collègues sur des questions bien précises. Ils sont ici pour nous donner un exposé sur le LRC et sur l'avenir du transport. Je m'oppose à ce que ceci continue. La motion devrait être déposée plus tard, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock, si vous le voulez bien, je vais demander au secrétaire de lire la motion. Ensuite, si vous voulez dire quelque chose à propos de la motion, vous pourrez le faire.

Monsieur Virr, voulez-vous lire la motion? Monsieur Rock, si vous voulez dire quelque chose à propos de la motion, vous pourrez le faire lorsqu'elle aura été lue.

M. Virr: Proposé par M. Howe:

[Text]

In view of the fact that alternate efficient comfortable service is not being provided in many areas in southwestern Ontario, as promised at the hearing at Owen Sound last Easter, I move that this committee adjourn from place to place in southwestern Ontario to hear representations from interested parties for a complete review of the rail passenger service in the area.

The Chairman: Do you want to speak on the motion?

Mr. Rock: Mr. Chairman, I object to this. They have an excuse to leave at 11 o'clock, and I have to leave at 11 o'clock. His excuse for doing it now is that he has to leave at 11 o'clock.

The Chairman: Order, please.

Mr. Rock: Do I have the floor or do I not, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, but the motion has been put and, if you want to talk on the motion, you are allowed to—but on the motion.

Mr. Rock: I am discussing the motion, and the order of the motion too. We will not have time to find out in this debate the reasons they want this motion passed. It will be way after 11 o'clock by the time that happens. We are here for a specific purpose, the specific purpose being to listen to Mr. Pickersgill. This is what he was called here for. He was not called here for a different motion completely. We are here for a specific reason, to listen to Mr. Pickersgill.

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman, Mr. Rock is now talking on the admissibility of the motion. The motion has been accepted by the Chair, it has been put, and I submit to you that his remarks are totally out of order.

Mr. Rock: Mr. Chairman, you are the one that allowed it to stand while I was trying to speak on that subject matter before. I was speaking on the admissibility before this, Mr. Chairman.

Mr. McGrath: The motion has been admitted and put, so you are out of order.

Mr. Rock: Through the error of the Chairman, yes.

Mr. McGrath: You are out of order.

The Chairman: Will you speak to the motion, Mr. Rock?

Some hon. Members: Question?

Mr. Deachman: Others want to speak on this motion. This is very important.

Some hon. Members: Oh yes.

Mr. Deachman: There are a lot of points to discuss on this motion.

An hon. Member: Oh yes, indeed.

Mr. Deachman: It is a very serious motion. I am glad to see a serious motion like this put; it raises a lot of interesting questions.

[Interpretation]

Étant donné qu'aucun service efficace et confortable n'est assuré dans de nombreuses régions du sud-ouest de l'Ontario, contrairement à ce que nous avions promis lors de la réunion Owen Sound Pâques dernier, je propose que ce Comité voyage dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre l'opinion des partis intéressés et étudier la situation du service passager dans le secteur.

Le président: Voulez-vous prendre la parole au sujet?

M. Rock: Monsieur le président, je m'oppose à tout cela. Ils ont l'excuse de devoir partir à 11 h 00 mais moi aussi je dois partir à 11 h 00. C'est un prétexte.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rock: Ai-je la parole ou non, monsieur le président?

Le président: Oui mais la motion a été mise aux voix et si vous voulez dire quelque chose à propos de la motion vous pouvez mais c'est tout.

M. Rock: Je parle de la motion et de sa conformité. Nous n'aurons pas le temps de discuter des raisons pour lesquelles ces messieurs veulent que cette motion soit adoptée. Nous dépasserons onze heures de loin. Nous sommes ici pour une raison bien précise, pour écouter M. Pickersgill. C'est pourquoi nous l'avons convoqué. Nous sommes ici uniquement pour cela.

M. McGrath: J'invoque le règlement, monsieur le président. M. Rock parle maintenant de l'admissibilité de la motion. La motion a été acceptée par le président, et elle a été mise aux voix et vos remarques sont totalement irrécevables.

M. Rock: Monsieur le président, c'est vous qui avez laissé faire alors que j'essayais de poser des questions. Je parlais de l'admissibilité, monsieur le président.

M. McGrath: La motion a été admise et mise aux voix, par conséquent vos paroles sont irrécevables.

M. Rock: A cause d'une erreur du président, oui.

M. McGrath: Vos remarques sont irrécevables.

Le président: Voulez-vous parler de la motion, monsieur Rock?

Des voix: Vote?

M. Deachman: D'autres personnes voudraient parler de cette motion. C'est très important.

Des voix: Oh, oui.

M. Deachman: Il y a beaucoup de choses à discuter à propos de cette motion.

Une voix: Oui.

M. Deachman: C'est une motion très importante. Je suis heureux qu'on l'ait proposée. Cela soulève beaucoup de questions intéressantes.

[Texte]

Mr. McGrath: Well, let us hear your arguments. Mr. Turner has something to say. He is from southwestern Ontario and he is a railroad man.

Mr. Turner (London East): I have had many letters from all over the area about the service in southwestern Ontario. I know a lot of people in that area and they certainly are not satisfied with the type of service given by the CNR and CPR. If you want to go one way, you meet in London and have to wait seven or eight hours—either that or go to Toronto and come back the other way. This is a ridiculous situation. I think the committee should go to this area and listen to the complaints.

Some hon. Members: Hear! Hear!

Mr. Howe: May I say just a few words on this motion that I have put. I was at Owen Sound last Easter for three days during the hearing. One of the things pointed out by the railway companies was that there was alternate service by bus for the people out of that area. I have before me a timetable for one of those alternate services that leaves Palmerston—to go approximately 90 miles to Toronto—at 8.20 a.m. by bus and gets to Toronto at 12.15. If that is good, efficient practical service, I cannot see it. Under those circumstances, I cannot see why people would use it at all.

• 1045

I was rather interested in this tremendous showing that we had today, but it just showed passenger service in the heavily populated areas of Canada. There are other parts of Canada that need service and a year or so ago in this Committee, I brought this to the attention of the railroad and I would like to pass this up to the Chairman of the Transport Commission. I would like to know whether there has been any research done in this type of service that could be operated on regular rail-lines, on the branch lines, throughout the Province of Ontario and this whole nation where we have got a lot of branch lines lying idle about 95 per cent of the time which could be utilized. Mr. Chairman, I feel that this is an important motion and it should be put.

The Chairman: Question?

Mr. Pickersgill: Do you want me to give an answer to the question Mr. Howe has put before me?

The Chairman: No, not yet. Question?

Mr. Rock: Mr. Chairman, I am not against this. We are here for another purpose and, therefore...

Mr. McGrath: You are out of order.

Mr. Rock: I am not out of order.

The Chairman: Order, please.

Mr. Rock: You think you are the Chairman, but you are not the Chairman here.

The Chairman: Mr. Rock, please.

Mr. Rock: You have asked things to be tabled many times.

The Chairman: Order.

[Interprétation]

M. McGrath: Nous sommes prêts à vous entendre. M. Turner a quelque chose à dire. Il vient de l'Ontario du sud-ouest et il connaît bien les chemins de fer.

M. Turner (London-Est): J'ai reçu beaucoup de lettres à propos du service dans l'Ontario du sud-ouest. Je connais beaucoup d'habitants de cette région qui ne sont pas du tout satisfaits du service que leur assure le CN et le CP. Parfois il faut attendre pendant sept ou huit heures ou bien aller à Toronto et revenir. C'est une situation ridicule. Le Comité devrait aller dans cette région et écouter les plaintes.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Howe: Je voudrais dire quelques mots à propos de cette motion. J'étais à Owen Sound à Pâques dernier, pendant les 3 jours qu'a duré la réunion. Les compagnies ferroviaires m'ont fait remarquer qu'il y avait un service d'autobus pour les personnes de cette région. J'ai devant moi un horaire pour l'un de ces services de rechange qui quitte Palmerston pour Toronto. Il y a environ 90 milles. L'autobus part à 8 h 20 et arrive à 12 h 15 à Toronto. Si vous trouvez que ce service est efficace et pratique, tant mieux. Je ne vois donc pas pourquoi, étant donné les circonstances, les gens se serviraient de ces autobus.

L'exposé d'aujourd'hui m'a intéressé énormément, mais il ne faisait qu'illustrer le service de voyageurs dans les régions à population dense du Canada. Il y a d'autres parties du Canada qui ont besoin d'un service et il y a environ un an, j'ai porté cette affaire à l'attention des compagnies de chemins de fer lors d'une séance du Comité et je voudrais la mentionner au président de la Commission des Transports. Je voudrais savoir s'il y a eu des recherches de faites concernant ce genre de service qui pourrait être employé sur les voies ferrées et existante sur les embranchements, dans toute la province d'Ontario et dans toute la nation où il y a un bon nombre d'embranchements qui sont inutilisés 95 p. 100 du temps et qui pourraient diviser. Monsieur le président, je crois que c'est là une motion importante et qu'elle devrait être mise au vote.

Le président: Le vote?

M. Pickersgill: Voulez-vous que je réponde à la question que M. Howe m'a posé?

Le président: Non, pas tout de suite. Le vote?

M. Rock: Monsieur le président, je ne m'oppose pas à cette motion. Nous sommes ici pour une autre raison, et dont...

M. McGrath: Vous enf्रेignez le règlement.

M. Rock: Pas du tout.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rock: Vous croyez que vous êtes le président, mais vous ne l'êtes pas.

Le président: Monsieur Rock, s'il vous plaît.

M. Rock: Vous avez demandé plusieurs fois que certaines choses soient retardées.

Le président: A l'ordre.

[Text]

Mr. Rock: Mr. Chairman, I move that this motion be tabled for another time.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, that is out of order.

Mr. Rock: It is not out of order.

The Chairman: No, we cannot do that, Mr. Rock.

Mr. Rock: Oh, definitely. They have done that many times.

Mr. McGrath: Ask the question.

Mr. Rock: No, I would like to discuss it.

The Chairman: Order, please.

Mr. Rock: May I finish, Mr. Chairman? Because we are here...

Mr. McGrath: Your motion is not debatable. The question has been put.

The Chairman: Mr. Duquet wants to speak on the motion.

Mr. McGrath: No, Mr. Chairman. On a point of order, he cannot speak to that motion. That question has been put.

Mr. Rock: I, am saying this and I have to give my reasons.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, the honourable member should address the Chair.

The Chairman: Mr. Duquet wants to speak on Mr. Howe's motion, please.

Mr. McGrath: He cannot, Mr. Chairman, because that motion precludes it.

The Chairman: I do not accept this kind of motion.

Mr. Rock: I beg your pardon, Mr. Chairman. Mr. Chairman, we are here for a specific purpose, to listen to Mr. Pickersgill.

The Chairman: You will, you will.

Mr. Rock: No, we will not, Mr. Chairman, not from the way this is going on and this is why I am asking—Look now, there was one gentleman from the opposite side who was allowed to ask Mr. Pickersgill questions first on a subject matter which was not in front of us and then because I started asking questions, the opposition brought in a motion. I say that we are here for a different purpose and, therefore, for this reason, I am asking that that motion be tabled until after we are finished with Mr. Pickersgill.

Mr. McGrath: The Chairman has ruled you out of order. All you can do is appeal his ruling. Question?

Mr. Rock: I am not against Mr. Howe's motion, I think it is a good motion, but we are not here for that purpose.

[Interpretation]

M. Rock: Monsieur le président, je propose que le vote sur cette motion soit remis à plus tard.

M. McGrath: Monsieur le président, cette motion n'est pas recevable.

M. Rock: C'est conforme au règlement.

Le président: Non, monsieur Rock, nous ne pouvons faire ce que vous demandez.

M. Rock: Certainement, ils l'ont fait plusieurs fois.

M. McGrath: Demandez le vote.

M. Rock: Non, je voudrais en discuter.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rock: Puis-je terminer, monsieur le président? Nous sommes ici...

M. McGrath: Votre motion n'est pas discutable. La question a été présentée.

Le président: M. Duquet veut parler au sujet de la motion.

M. McGrath: Non, monsieur le président. J'invoque le règlement; il ne peut parler au sujet de cette motion. La question a été posée.

M. Rock: Je dis cela et j'ai le droit de donner mes raisons.

M. McGrath: Monsieur le président, l'honorable député devrait s'adresser à vous.

Le président: S'il vous plaît, M. Duquet veut parler au sujet de la motion de M. Howe.

M. McGrath: Il ne peut pas, monsieur le président, parce que l'autre motion doit passer en premier lieu.

Le président: Je n'accepte pas ce genre de motion.

M. Rock: Je vous demande pardon, monsieur le président. Nous sommes ici dans le but précis d'entendre M. Pickersgill.

Le président: Vous l'entendrez.

M. Rock: Non, monsieur le président, pas de la façon dont nous procédons et c'est pourquoi je demande... On a permis à un monsieur de l'autre côté de poser à M. Pickersgill des questions sur un sujet qui n'était pas à l'étude et maintenant, parce que j'ai commencé à poser des questions, l'opposition présente une motion. Je dis que nous sommes ici dans un but différent et, pour cette raison, je demande que le vote de cette motion soit retardé jusqu'à ce que nous ayons fini de poser des questions à M. Pickersgill.

M. McGrath: Le président a dit que ce que vous demandiez n'était pas acceptable. Il ne vous reste qu'à faire appel à sa décision. Passons au vote.

M. Rock: Je ne m'oppose pas à la motion de M. Howe, je crois que c'est une bonne motion, mais nous sommes ici dans un autre but.

[Texte]

The Chairman: Order, please. I think Mr. Howe's motion is quite in order. The only thing we have in front of us, if you want to debate—just a minute, Mr. Rock—is Mr. Howe's motion until we finish with it.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I am not debating that. All I am saying is that we table his motion now and there is nothing wrong with that. I am in order with this. Table it until after we have listened to Mr. Pickersgill.

The Chairman: The only thing I can is to call the motion to a vote. Those...

Mr. Rock: That is not fair. I will have to vote against it because I feel that he is out of order.

The Chairman: Gentlemen, please.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I think there are some other members who have some curious reservations regarding the motion at this time and I think Mr. Duquet on my left...

The Chairman: You are allowed to speak on Mr. Howe's motion.

Mr. Deachman: Thank you, that is what we will speak on.

Mr. Duquet: Mr. McGrath just said I was not allowed to speak. I would like to know who is the Chairman.

The Chairman: I am the Chairman and I will allow you to speak if you want to.

• 1050

Mr. Duquet: Personally, I just want to express my opinion. I do not think this motion at this moment could be debated. It could be tabled but this is not the reason why the Committee was called this morning. The Committee was called this morning on a precise objective which was to question Mr. Pickersgill on certain matters.

The Chairman: Order please.

Mr. Duquet: Now we are completely away from the matter for which we were called here this morning which is to ask Mr. Pickersgill questions and we have not put one question to Mr. Pickersgill yet, and there is a motion that we travel north or south and see what is going on there. Let us question Mr. Pickersgill first. Then we can discuss the motion, but I feel we should stick to the reason the Committee was called, and the reason was to question Mr. Pickersgill.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I want to support this viewpoint. I believe that there are many areas of Canada which deserve the serious consideration of this Committee. Southwestern Ontario may well be a problem area.

I have just been involved for over a week now in the rail dispute and if the Committee is going to travel and investigate conditions in this country, then this would be

23581—2

[Interprétation]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je crois que la motion de M. Howe est tout à fait conforme au règlement. Un instant, monsieur Rock! Nous ne pouvons présentement parler que de la motion de M. Howe jusqu'à ce que nous ayons pris une décision à ce sujet.

M. Rock: Monsieur le président, je ne dis pas le contraire. Je demande seulement que le vote soit remis à plus tard, il n'y a rien de mal à cela. C'est conforme au règlement. Retardez le vote jusqu'à ce que nous ayons entendu M. Pickersgill.

Le président: Je n'ai d'autres recours que de demander un vote concernant cette motion. Ceux...

M. Rock: Ce n'est pas juste. Il va me falloir voter contre la motion parce que je crois qu'il enfreint le règlement.

Le président: Messieurs, s'il vous plaît.

M. Deachman: Monsieur le président, je crois qu'il y a d'autres membres qui veulent exprimer certaines réserves sérieuses concernant cette motion, et je crois que M. Duquet à ma gauche...

Le président: Vous avez le droit de parler concernant la motion de M. Howe.

M. Deachman: Merci, c'est ce dont nous allons parler.

M. Duquet: M. McGrath vient de dire que je n'avais pas le droit de parler. Je voudrais savoir qui est le président.

Le président: Je suis le président et je vais vous permettre de parler si je le veux.

M. Duquet: Personnellement, je ne désire qu'exprimer mon opinion. Je ne crois pas que nous devrions discuter de cette motion présentement. Elle pourrait être déposée, mais ce n'est pas la raison pour laquelle le comité a été convoqué ce matin. Le comité a été convoqué dans le but précis de poser des questions à M. Pickersgill sur certains sujets.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Duquet: Nous nous sommes complètement éloignés de la question pour laquelle nous avons été convoqués et qui était de poser des questions à M. Pickersgill et nous n'en avons pas encore posé une; pourtant, on a proposé que nous voyagions au nord ou au sud pour voir ce qui s'y passait. Commençons par poser des questions à M. Pickersgill: nous pourrions ensuite discuter de la motion, mais je crois que nous devrions nous en tenir à la raison pour laquelle le comité a été convoqué, c'est-à-dire de questionner M. Pickersgill.

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Monsieur le président, je voudrais dire que je suis d'accord là-dessus. Je crois qu'il y a plusieurs endroits au Canada qui méritent l'attention du comité. Il se peut que le sud-ouest de l'Ontario soit un de ces endroits.

Je viens de m'occuper pendant plus d'une semaine du différend ouvrier des chemins de fer et si le comité doit

[Text]

an incomplete motion without consideration given to the serious hazards which exist in the Province of British Columbia and Alberta.

May I suggest, Mr. Chairman, that this whole subject of what the Committee should do should be left for another day and then we can decide what the Committee is going to do about the entire problem of rail safety and rail service in all parts of the country.

The Chairman: Order, please.

Mr. McGrath: On a point of order, I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Perrault is a member of the Committee.

The Chairman: Yes, he is.

Mr. Perrault: Yes, I am.

Mr. McGrath: I apologize for interrupting him, although his remarks are not relevant.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I am suggesting that this resolution has merit but it must not be left at southwestern Ontario and that we should perhaps at the very next meeting decide exactly where the Committee should go or whether alternatively the Committee should have submissions from various parts of Canada here in Ottawa, but I want to speak at great length about the whole matter of safety and service in Western Canada and it would take more than today, Mr. Chairman, to deal with it.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I do not think we are ready for the question. I still feel that we were called here this morning on a specific matter which was to question Mr. Pickersgill. Suppose if at any other time we had a meeting and we had the order of the day and then somebody comes in with a motion and we drop the whole discussion for which we were called, so what are we going to do. Start another discussion and ask Mr. Pickersgill to come back again. I think we are all out of order with this motion. I agree with the motion but it should not be discussed now.

Mr. Howe: Mr. Chairman, the Committee has the right to decide its own business when it comes here.

Mr. Duquet: That is exactly what we are trying to do, Mr. Howe, discuss our own business.

Mr. Howe: We are properly set up here, we have a quorum, you are the Chairman, and we can decide.

An hon. Member: We have a new member on the Committee as of 10 minutes ago, Mr. Chairman.

The Chairman: I will ask the Clerk to read the motion and then I will call the vote.

Mr. Rock: Mr. Chairman, this is not fair. I would like to vote for it, and I cannot vote for it, and I wish that you, Mr. Howe, would withdraw that motion and be a gentleman.

[Interpretation]

voyager pour étudier les conditions dans le pays, la motion serait incomplète si nous n'étudions pas les dangers sérieux qui existent dans la Colombie-Britannique et en Alberta.

Je propose, monsieur le président, que toute cette question soit remise à un autre jour et nous pourrions alors discuter de ce que le comité doit faire au sujet du problème de la sécurité des chemins de fer et du service ferroviaire dans toutes les parties du pays.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McGrath: J'invoque le règlement. Je me demande, monsieur le président, si M. Perrault est un membre du comité.

Le président: Oui, il l'est.

M. Perrault: Oui, je le suis.

M. McGrath: Je m'excuse de l'avoir interrompu, même si ses remarques ne sont pas pertinentes.

M. Perrault: Monsieur le président, je crois que la motion est intéressante, mais il ne faudrait pas se limiter au sud-ouest de l'Ontario et nous devrions peut-être décider lors de la prochaine réunion exactement où le comité devrait aller ou si le comité devrait entendre ici à Ottawa les représentants des diverses parties du Canada, mais je désire parler longuement de toute la question de la sécurité et du service dans l'Ouest du Canada et je n'ai pas le temps de le faire aujourd'hui.

Le président: Êtes-vous prêts à voter?

M. Duquet: Monsieur le président, je ne crois pas que nous sommes prêts à voter. Je crois encore que nous avons été convoqués ici ce matin dans le but précis de poser des questions à M. Pickersgill. Qu'allons-nous faire si chaque fois qu'il y a quelque chose à l'ordre du jour, quelqu'un présente une motion et nous laissons tomber ce sujet pour lequel nous avons été convoqués? Allons-nous commencer une autre discussion et demander à M. Pickersgill de revenir plus tard? Je crois que cette motion n'est pas conforme au règlement. Je suis en faveur de la motion, mais je ne crois pas que nous devrions en parler maintenant.

M. Howe: Monsieur le président, le comité a le droit de prendre ses propres décisions lorsqu'il vient ici.

M. Duquet: C'est exactement ce que nous essayons de faire monsieur Howe.

M. Howe: Nous avons tout ce qu'il nous faut. Nous avons le quorum, vous êtes le président et nous pouvons décider.

Une voix: Le comité a un nouveau membre depuis dix minutes, monsieur le président.

Le président: Je vais demander au greffier de lire la motion et nous allons ensuite passer au vote.

M. Rock: Monsieur le président, ce n'est pas juste: Je voudrais voter en faveur de la motion, mais je ne le puis pas; si vous étiez un gentilhomme, monsieur Howe, vous retireriez votre motion.

[Texte]

Mr. McGrath: The Chairman has ruled that the question is about to be put. You are clearly out of order.

The Chairman: Order please. Mr. Perrault.

Mr. Perrault: I would reiterate that request, Mr. Chairman. If Mr. Howe would withdraw it certainly I would support broadening the resolution at some future meeting, but I think it is incomplete the way it stands now.

The Chairman: I will ask the Clerk to read the motion.

The Clerk of the Committee: It is moved by Mr. Howe that in view of the fact that alternate, efficient, and comfortable service has not been provided in many areas in Southwestern Ontario, as promised at the hearing at Owen Sound last Easter. I move that this Committee adjourn from place to place in Southwestern Ontario to hear representations from interested parties for a complete review of the rail passenger service in the area.

• 1055

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Rock, you have the floor.

Mr. Rock: It is rather difficult after the nonsense that just went on.

The Chairman: Order please. Order.

Mr. Rock: I should put you in order sometime.

The Chairman: Mr. Rock, I think that is enough.

Mr. Rock: That is all right. You can start all you want, but I say there is sometimes order and sometimes order. Mr. Pickersgill...

The Chairman: I wish you would take back those words, Mr. Rock.

Mr. Rock: I will take them back. Yes, I will take them back. It is easy to do that.

Mr. Pickersgill, when you appeared in front of us before with your estimates, after we passed your estimates I was disappointed because quite a few weeks after I read in a newspaper all the information about the LRC. I was just wondering why was this not told to us. I was not sure whether your Commission was involved or not, and this was why I asked for you to come back, to find out whether you were involved with the decision-making of the LRC. I think we would have saved a lot of time if this exposé of the future travel in Canada would have been made while we were passing your estimates.

I would like to say that I agree with the analysis, and the conclusion of using existing tracks for the time being. I do agree with this. I just cannot understand why in the whole study the monorail system has been completely eliminated. In other words, you have that aerotrain which has not proved itself, it is something in the far off future; it is a train that will cause a lot of noise and add to a lot of pollution while the monorail system runs by electricity which has no pollution at all.

[Interprétation]

M. McGrath: Le président a décidé que nous allions voter. Vous enfreignez le règlement.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Perrault.

M. Perrault: Je voudrais appuyer cette demande monsieur le président. Si M. Howe retirait sa motion, je serais certainement en faveur de la compléter lors d'une prochaine séance, mais je crois qu'elle n'est pas complète présentement.

Le président: Je vais demander au greffier de lire la motion.

Le greffier du comité: Il est proposé par M. Howe; que: en raison du fait qu'aucun service efficace et confortable n'est assuré dans plusieurs régions du sud-ouest de l'Ontario, comme on l'avait promis à l'audition d'Owen Sound à Pâques de l'année dernière, que le comité siège à plusieurs endroits dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre les représentations des parties intéressées en vue d'une étude complète du service de trains de voyageurs dans cette région.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Rock, vous avez la parole.

M. Rock: C'est plutôt difficile après ce qui s'est passé.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Rock: C'est moi qui devrais peut-être mettre de l'ordre ici.

Le président: Monsieur Rock, ça suffit.

M. Rock: Très bien. Vous pouvez dire tout ce que vous voulez, mais l'ordre n'est jamais de même. M. Pickersgill...

Le président: Retirez ces mots, monsieur Rock.

M. Rock: Je les retire. C'est très facile.

Monsieur Pickersgill, lorsque vous êtes venu nous parler de vos prévisions budgétaires, j'ai été déçu de voir quelques semaines plus tard un article dans les journaux à propos du LRC. Je me demandais pourquoi vous nous aviez pas donné ces renseignements. Je ne sais pas si la Commission, c'est pourquoi je vous ai demandé de revenir, a participé à la Décision à propos du LRC. Nous aurions perdu beaucoup moins de temps si cet exposé sur l'avenir du transport au Canada nous avait été fait alors que nous adoptions vos prévisions budgétaires.

Je suis tout à fait d'accord avec votre analyse et avec votre décision selon laquelle nous devons pour l'instant utiliser des voies existantes. Je suis tout à fait d'accord. Mais je ne comprend pas pourquoi on a éliminé complètement le système de monorail. En d'autres termes, cet aérotrain n'a pas encore fait ses preuves, c'est quelque chose de très loin dans l'avenir; c'est un train qui fera beaucoup de bruit entraînera beaucoup de pollution alors que le système de monorail fonctionne à l'électricité ce qui ne crée aucune pollution.

[Text]

When it comes to the speed of the LRC—nothing was mentioned about the speed—and I read in newspapers that its top speed is 110 miles an hour. I find that the turbo can do away better than that, it can reach up to 170, and I think on the existing tracks right now, it can do about 120 or 130 which means that as far as speed is concerned it is a lot better than the LRC.

When I read this in the *Montreal Star* on March 13, I thought we were going to something that was already obsolete and this was why I wanted to get more information here. I felt that the LRC is already obsolete before we start, and that the new methods or the new technology in there is all that is included so far in the turbo train. Therefore, the turbo train which travels faster than the LRC has not cost the Canadian taxpayers any money to develop. It was developed by the Americans, although it was conceived, I understand, by Canadian engineers working in Canada for United Aircraft. It was not conceived by American engineers in the United States, but by Canadian engineers here in Montreal. This is what I understand. I do not know whether we are spending that \$1 million grant for nothing. These are the type of questions in my mind. Was there a proper decision made in granting the consortium, I think it is Worthington Limited, Aluminum Company of Canada, and I think Dominion Foundry and Steel Company? These are the things that have bothered me and the reasons I asked for you to appear here and explain.

Mr. Pickersgill: Mr. Rock, Mr. Soberman, I think, explained that this grant was given entirely by the Department of Industry, Trade and Commerce. I am an official of the Canadian Transport Commission and I am also a former member of Parliament. Surely you would not expect me to give any opinion as to whether or not the money being spent by another minister in another department was appropriate or not. I think it would be quite wrong for me to express any view on that subject and I understand that the estimates of the Department of Industry, Trade and Commerce come before some committee of the House and I think that would be the proper place to pursue that question with respect to this particular vehicle.

• 1100

Mr. Rock: I have already done so, Mr. Pickersgill.

Mr. Pickersgill: That is perhaps one of the two reasons why I did not say anything about it when I was here on my estimates. One, it is not in my estimates and second, I was never asked about it.

However, with respect to the presentation that was made this morning, this is a presentation that is an attempt to form some kind of evaluation in the part of a country where there is the densest population of the demands and the costs of satisfying those demands on various premises to see what might be feasible under different circumstances. It did seem to me when you indicated that you wanted to raise this question, that the aspect of the broad question you are interested in that is the concern of the commission would be something the Committee would like to see. That is why I brought Dr. Soberman right along and had this presentation made. Like all forecasting, including the forecasting of the weather which I hasten to add is not done by the Canadi-

[Interpretation]

Quant à la vitesse du LRC—on n'a pas parlé de la vitesse—j'ai vu dans les journaux que la vitesse maximale est de 110 milles à l'heure. Le turbotrain peut faire beaucoup mieux et atteindre 170 milles à l'heure et, sur les voies actuelles il peut atteindre 120 ou 130 milles à l'heure ce qui veut dire qu'il est nettement supérieur aux LRC sur le plan de la vitesse.

Lorsque j'ai lu cela dans le *Montreal Star* du 13 mars, j'ai pensé que nous allions instaurer un système qui est déjà périmé c'est pourquoi j'ai voulu obtenir un complément d'information. Selon moi, le LRC est déjà périmé avant qu'on ait commencé à l'exploiter et les nouvelles méthodes ou les nouvelles techniques sont les mêmes que celles du turbotrain. Le turbotrain va plus vite que le LRC et en outre, il n'a rien coûté aux contribuables canadiens. Ce sont les américains qui l'ont mis au point, bien qu'il ait été conçu par les ingénieurs canadiens travaillant au Canada pour la United Aircraft. Il n'y pas été conçu par des ingénieurs américains aux États-Unis mais par des ingénieurs canadiens ici même à Montréal. C'est ce que j'ai compris. Je ne sais pas s'il est vraiment utile que nous dépensions ce million de dollars. Ce sont les questions que je me pose. A-t-on pris la bonne décision en accordant ce consortium, je crois qu'il s'agit de Worthington Limited, Aluminum Company of Canada et Dominion Foundry and Steel Company? C'est pourquoi je vous ai demandé de revenir me donner des explications.

M. Pickersgill: Monsieur Rock, M. Soberman a expliqué que c'est le ministère de l'Industrie et du Commerce qui a accordé cette subvention. Je suis un fonctionnaire de la Commission canadienne du transport et aussi ancien député. Vous ne vous attendez certainement pas à ce que je vous donne mon avis sur une somme dépensée par un autre ministre dans un autre ministère. À mon avis, il n'y aurait pas lieu que j'exprime des vues sur cette question. Il me semble qu'un comité de la Chambre étudie le budget des dépenses du ministère de l'Industrie et du Commerce et je pense que c'est au comité de continuer l'étude de cette question relative à ce véhicule particulier.

M. Rock: Je l'ai déjà fait, monsieur Pickersgill.

M. Pickersgill: C'est peut-être une des deux raisons pour lesquelles je n'en ai rien dit lorsqu'on a étudié le budget des dépenses du service que je dirige. D'abord, il ne figure pas au budget des dépenses et, en second lieu, on ne m'a jamais posé de question à ce sujet.

Toutefois, au sujet de la demande qui a été formulée ce matin, elle vise à établir une certaine forme d'évaluation de la part d'un pays où les demandes sont les nombreuses et les dépenses pour y répondre dans divers endroits pour voir ce qui peut être fait en différentes circonstances. Il m'a semblé, lorsque vous avez dit que vous vouliez soulever cette question, que l'aspect de la grande question à laquelle vous vous intéressez, c'est-à-dire le problème de la commission, serait quelque chose que le comité aimerait étudier. C'est pourquoi j'ai amené M. Soberman et j'ai présenté ce mémoire. Quant à dire que toutes les prévisions (y compris les prévisions atmosphériques que je m'empresse d'ajouter) ne sont pas faites par la Com-

[Texte]

an Transport Commission, it is not always right. It is only forecasting but we did a lot of work on this, as you can see, over quite a considerable period, and speaking as a layman, I feel that it has made a very useful preliminary contribution to the possible determination of where money might be spent in order to provide a useful means of satisfying the public need for travel by public conveyances.

Mr. Rock: Mr. Pickersgill, there is still one question unanswered, and that is why in this study something that has already proven itself was not included. The monorail system has not been included. In other words, we go into certain systems which have proven themselves in a way and we try to modernize them and we are going to a system that they are doing research on in France, the aerotrain. They are only doing research there, but the monorail has existed for quite a few number of years, has been successful in many places like in Japan and this system was not included in your study. This is what surprises me.

Mr. Pickersgill: Of course, the aerotrain does run on what might be called the monorail, if you remember the picture. I have travelled on the aerotrain myself and there is no question that the real problem of the aerotrain is not a technical problem, it is the problem of cost, of economy. That is true of the monorail, it is true of ordinary, conventional trains, it is true of every form of public service transport everywhere in the world. I do not know whether you saw the other day in, I think it was the *Financial Post*, in one of the journals that I read last week, the figures about passenger transport in all the countries of the world. I cannot say of these countries that have state economies like the U.S.S.R. although I could make some guesses but in all the countries where they have conventional forms of accounting there is no country in the world where passenger service pays, just none, according to the best information I can get. I may be wrong but every time anyone gives me an example, I find on checking it out that I am not wrong.

Mr. Rock: I just want to ask my last question, Mr. Chairman. Did the Department of Industry, Trade and Commerce ask for the opinion of anyone in your Department before they gave a grant to this consortium?

Mr. Pickersgill: They did not ask me personally and I cannot speak for anyone else.

Mr. Rock: Was there a committee in your Department that, say, worked with them in the study of the feasibility of producing a new type of train and whether it is marketable or not in the world?

Mr. Pickersgill: Presumably with all forms of research and experimentation, one of the things you have to do is to produce something before you can determine whether it is going to be economically feasible. You can make some guesses that it is way out in the stratosphere and you should not spend the money at all. But I think you said that the turbo train has not cost the taxpayers of Canada anything...

[Interprétation]

mission canadienne des transports, ce n'est pas toujours exact. Il ne s'agit que de prévisions, mais nous y avons beaucoup travaillé, comme vous pouvez le constater, pendant assez longtemps. En tant que profane, j'estime que cela a été une contribution préliminaire très utile pour établir éventuellement où l'argent pourrait être dépensé pour prévoir un moyen profitable de répondre aux besoins de la population en matière de transport en commun.

M. Rock: Monsieur Pickersgill, il y a encore une question qui demeure sans réponse et c'est pourquoi, dans cette étude, un système qui a déjà fait ses preuves n'était pas inclus. Le système de monorail n'a pas été inclus. En d'autres termes, nous adoptons des systèmes qui posent des problèmes d'une certaine façon, nous essayons de les moderniser et nous adoptons un système qui fait l'objet de recherche en France, le train aérodynamique. On n'y fait que des recherches, mais le monorail existe depuis un certain nombre d'années; il s'est révélé une réussite dans bien des pays, comme le Japon, et ce système n'était pas inclus dans votre étude. C'est ce qui m'étonne.

M. Pickersgill: Bien entendu, le train aérodynamique fonctionne sur ce qu'on pourrait appeler le monorail. J'ai voyagé à bord de ce train et il n'y a pas de doute que le véritable problème de ce train n'est pas d'ordre technique; c'est un problème de coût, d'économie. C'est vrai quant au monorail, c'est vrai pour ce qui est de tous les trains ordinaires, c'est vrai pour toute forme de transport en commun partout dans le monde. Je ne sais pas si vous avez vu l'autre jour dans le *Financial Post*, je crois, dans un des journaux que j'ai lus la semaine dernière, des chiffres au sujet du transport en commun dans tous les pays du monde. Je ne peux parler de ces pays dont l'économie est étatisée, comme l'U.R.S.S., bien qu'il me serait possible de faire certaines prévisions, mais dans tous les pays dont les systèmes de comptabilité sont ordinaires, il n'y a aucun pays au monde où les services de transport en commun sont rentables, il n'y a aucun, selon les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir. J'ai peut-être tort, mais chaque fois que quelqu'un me donne un exemple, je constate, après vérification, que je n'avais pas tort.

M. Rock: Je veux poser ma dernière question, monsieur le président. Le ministère de l'Industrie et du Commerce a-t-il demandé l'avis de fonctionnaires du ministère des Transports avant d'accorder une subvention à ce consortium?

M. Pickersgill: On ne me l'a pas demandé, personnellement, et je ne peux parler au nom des autres.

M. Rock: Le ministère des Transports a-t-il formé un comité qui, mettons, a travaillé avec eux à une étude de rentabilité relativement à la construction d'un nouveau type de train et à sa mise sur le marché dans le monde?

M. Pickersgill: Dans toutes formes de recherche et d'expérimentation, il faut d'abord produire quelque chose avant d'établir si ce sera oui ou non rentable. Vous pourriez penser que cela se trouve bien loin dans la stratosphère et que vous ne devriez pas dépenser cet argent. Vous avez dit je crois que le turbo train n'a rien coûté aux contribuables du Canada...

[Text]

[Interpretation]

● 1105

Mr. Rock: For the research.

Mr. Pickersgill: ...and I am not so sure.

Mr. Howe: Somebody pays for it someplace.

Mr. Pickersgill: Right. It does seem to me that what the Department of Industry, Trade and Commerce is seeking to do is to develop certain technologies that has some promise for the Canadian industry of the future, and this seems to be a very praiseworthy thing to be done. Now the judgment that they exercise in a particular case, I do not think I ought to be asked to express an opinion. But as to the general notion that we should not be satisfied with things as they are but should try to improve our technology in this country, I am 250 per cent, or any percentage you like, in favour of that.

The Chairman: Excellent. Mr. Perrault is next.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I have been involved, as I said earlier, in several days of negotiation with the locomotive engineers and I discussed with them during those long hours a number of their complaints in the field of safety and working conditions. This is not the proper forum to go into these matters in detail. However, I did say that I would bring to the attention of the Committee this morning some of the salient problems, and I will be brief about it. I hope to prepare a fuller report for submission to my own Minister. Also, I am going to send a copy, Mr. Pickersgill, to your office.

It is not true to say that the dispute involving the locomotive engineers and the management of CP Rail and CN Rail has been entirely economic in nature. I think safety conditions and working conditions remain major factors, despite the settlement which was achieved a few hours ago.

These are some of the points made by workers on the western railways, and I know that Mr. J. F. Walter of the Brotherhood is in the process of making submissions to the CTC.

It is alleged by the workers in western Canada that no adequate testing is being done at all to determine safe noise levels. They say that tests have been taken on only CN, not CP. They have made a request for decibel readings, especially in mountain operations. They tell me they go through the tunnels at full throttle, that there is severe reverberation, and this never has been measured and constitutes a very severe hazard to the engineers and other personnel on the train. I hope, Mr. Pickersgill, that this problem would be given very close attention by the Commission.

If you would care to comment on any of these things, I would appreciate it.

Mr. Pickersgill: I think I will wait until you have finished your presentation.

Mr. Perrault: The second thing is the slide conditions which exist in western Canada. I must say that I have been very impressed by the arguments advanced by the locomotive engineers. My friend, Mr. Skoberg, across the

M. Rock: Pour la recherche.

M. Pickersgill: ...et je n'en suis pas si sûr.

M. Howe: Quelqu'un paye pour cela quelque part.

M. Pickersgill: C'est exact. Je crois que le ministère de l'Industrie et du Commerce cherche à développer certaines technologies qui contiennent certaines promesses pour l'industrie canadienne future et il me semble qu'il s'agit d'une entreprise très louable. Quant au jugement qu'ils peuvent exercer dans un cas particulier je ne crois pas que l'on puisse me demander d'exprimer une opinion. Maintenant quant à l'idée générale que nous ne devons pas nous contenter des choses telles qu'elles sont mais que nous devons essayer d'améliorer notre technologie dans ce pays, je suis 250 p. 100 et plus en faveur.

Le président: Excellent. Monsieur Perrault.

M. Perrault: Monsieur le président j'ai participé comme je l'ai dit plus tôt aux négociations qui ont duré plusieurs jours avec les mécaniciens de locomotive et j'ai discuté avec eux au cours de ces longues heures au sujet de certaines de leurs plaintes dans le domaine de la sécurité et des conditions de travail. Ce n'est pas ici la place appropriée pour approfondir ces questions en détail. Cependant je dis que je parlerais aux membres du Comité ce matin certains de ces problèmes les plus aigus, je serai bref à ce sujet. J'espère pouvoir préparer un rapport plus complet pour soumettre à mon propre ministre. En outre je vous enverrai un exemplaire monsieur Pickersgill, à votre bureau.

Il n'est pas vrai de dire que le différent entre les mécaniciens de locomotive et l'administration du Canadien Pacifique a été de nature entièrement économique. Je crois que les conditions de sécurité et les conditions de travail restent les principaux facteurs malgré le règlement qui a été obtenu il y a quelques heures à peine.

Voici quelques unes des questions présentées par les travailleurs des chemins de fer de l'Ouest. Je sais que M. J. F. Walter de la fraternité est en train de faire des représentations à la Commission canadienne des transports.

Les travailleurs de l'Ouest du pays prétendent qu'on ne procède à aucun test approprié pour déterminer le niveau acceptable de décibels. Ils disent que ces tests ont été faits pour le Canadien National mais non pour le CP. Ils ont présenté une demande pour que l'on enregistre le nombre de décibels, particulièrement dans les régions montagneuses. On me dit qu'ils traversent les tunnels à plein gaz, que la réverbération qui est sérieuse n'a jamais pu être mesurée ce qui constitue un grave danger pour les techniciens et le personnel du train. J'espère, monsieur Pickersgill que la Commission consacrera une attention tout spéciale à ce problème.

J'apprécierais beaucoup vos commentaires sur cette question.

M. Pickersgill: Je crois que j'attendrai jusqu'à ce que vous ayez fini votre exposé.

M. Perrault: Le second problème, ce sont les pentes qui existent dans l'Ouest du Canada. Je dois dire que j'ai été vraiment frappé par les arguments avancés par les mécaniciens de locomotive. Mon ami, M. Skoberg de l'autre

[Texte]

table, is a locomotive engineer, as is Mr. Turner, and they both are more familiar with this problem than I am.

But there seems to be a remarkable advance in diesel technology. General Electric and other companies are producing massive diesel units which are able to pull trains 150 carloads in length, but there has not been a comparable improvement in operating safety. I am told, from my investigations, and I think the allegation is correct, that the slide detector devices have not seen any substantial scientific advancement in the past 25 or 30 years.

• 1110

In the recent Fraser Canyon of British Columbia crash which involved loss of life, for example, the system had not been working for a month, a system which is not really up to date. There has been no improvement in fence design. As the members may be aware, the present system involves a series of support poles and horizontal wires and, when the rock hits the wires, a plug pulls and automatically sets the block signals to red. I think it is a scandalous thing that, at a site where some men were lost recently, that system had been out of operation for a full month. We need explanations for that kind of thing. We should not send people out into occupations in Canada in situations of that kind.

It is just as important to investigate very thoroughly the cause of crashes on our railroads as it is to investigate the cause of air crashes. There may have been more life lost at Toronto International Airport but the loss of three lives in a canyon crash is important too, and I know Mr. Pickersgill agrees with that.

The allegation is, Mr. Chairman, that the fences are not being properly maintained, that false indications occur because of snow. There is no real improvement in fence design despite major increases in locomotive power and train length. I wonder if Mr. Pickersgill could tell us, Mr. Chairman, whether any research is proceeding in Canada to evolve improvements in this area?

It has also been suggested that a special problem exists in western Canada, perhaps more so in British Columbia than in any other province, in that the dangerous operating conditions, the gradients and the curves, really suggest the need for more sophisticated devices to assist the engineer in knowing what is coming ahead. I wonder if we are doing any basic research in possible methods of TV monitoring, the evolution of some electric eye device, radar, something which is going to assist an engineer in his colossal responsibility, to ensure that people are going to be able to travel safely on Canada's railroads and that he is going to be able to handle a load of 150 cars.

I have talked to some engineers out there and some of them I think are suffering from severe nervous disabilities. They say that, in the era of the steam locomotive, they used to have a maximum number of 59 cars hauled; now they are hauling 150 cars, without an improvement in safety devices and they cannot stop in time: "Those cars just pile up on our backs and we know that we are not going to see the kids and the family again". I am sympathetic to that. People say—and this is not really germane to your responsibility—has there been an increase in productivity by locomotive engineers? When a man is responsible for 150 units where he was responsible for 59 units a few years ago, I would say that that is

[Interprétation]

côté de la table, est un mécanicien de locomotive, tout comme M. Turner, et tous deux ils connaissent beaucoup mieux ce problème que moi.

Il semble que des progrès technologiques importants aient été réalisés en matière de diesel. La *General Electric* et d'autres sociétés produisent d'énormes unités diesel qui sont capables d'entraîner 150 wagons à la fois, mais il n'y a pas eu d'amélioration comparable en matière de sécurité. On me dit, en réponse à mes questions, que les appareils de détection, et je crois que le renseignement était exact, qu'aucun progrès scientifique important n'a été réalisé dans ce domaine au cours des 25 ou 30 dernières années.

Dans l'accident qui s'est produit récemment à Fraser Canyon, en Colombie-Britannique, le système avait cessé de fonctionner depuis un mois. Et il s'agit là d'un système qui n'est pas à date. Il n'a pas eu d'amélioration dans la construction des clôtures. Comme vous le savez peut-être, le système actuel utilise poteaux de support ainsi que des fils horizontaux, et lorsque les fils sont heurtés par des roches, il y a un tampon qui déclenche automatiquement les signaux qui allument les feux rouges. Je suis d'avis que c'est scandaleux que sur les lieux où plusieurs vies ont été perdues récemment que le système ne fonctionnait plus depuis 1 mois. Il faudra nous donner des explications pour cela. Nous ne devrions pas faire travailler des gens, au Canada, dans de telles situations.

Il est tout aussi important de mener à fond les enquêtes au sujet des accidents de chemin de fer que dans le cas d'accident aérien. Il se peut fort bien que plus de gens ont perdu la vie à l'aéroport international de Toronto, mais la perte de trois vies dans un accident de chemin de fer dans une vallée est aussi importante, et je sais que M. Pickersgill est d'accord avec cela.

Monsieur le président, nous prétendons que les clôtures ne sont pas entretenues comme il le faut, et que la neige cause de fausses indications. Il n'y a pas de véritable amélioration dans la construction des clôtures en dépit de l'accroissement considérable de la puissance locomotive et de la longueur des trains. Monsieur le président, je me demande si M. Pickersgill pourrait nous dire si l'on fait de la recherche au Canada afin d'apporter des améliorations dans ce domaine?

On a aussi suggéré qu'il existe un problème spécial dans l'ouest du Canada, et peut-être plus en Colombie-Britannique que dans n'importe quelle autre province, à savoir que les conditions dangereuses de fonctionnement, les pentes ainsi que les côtes, indiqueraient qu'il y a un besoin d'installer des méthodes plus avancées afin d'aider le conducteur à savoir ce qui se trouve sur son chemin. Je me demande si nous faisons de la recherche fondamentale dans le domaine du contrôle par télévision, des développements d'appareils à cellule photo-électrique, du radar, ou en tout cas d'un appareil qui aidera le conducteur à supporter son énorme responsabilité et qui assurera que les gens pourront voyager en sécurité sur les chemins de fer canadiens et que le conducteur sera capable de faire fonctionner un train qui consiste de 150 wagons.

J'ai parlé à quelques conducteurs là-bas, et je qu'il y en a qui souffrent de tension nerveuse. Ils disent que dans le temps de la locomotive à vapeur en train consistait au maximum de 59 wagons, tandis que maintenant ils ont affaire à 150 wagons sans qu'il y ait d'amélio-

[Text]

an increase in productivity. I think the point has been well made.

In other words, what we are doing in research is cab safety devices, improved lighting devices, slide detector devices. I think this is a very important factor.

I was told by a group of locomotive engineers on the west coast, Mr. Pickersgill, that they had on-the-spot track patrols 10 or 12 years ago; they stayed essentially in the same area. Now they are more mobile. They say that more accidents have occurred during that period of time. I wonder if any relationship has been established between the elimination of the more permanent resident type track patrols and the new ones? I know, Mr. Chairman, that Mr. Pickersgill and his Commission are concerned with the general operating conditions of personnel on the railways. I have here a nondegradable plastic bag, a "biffy" as it is referred to by the locomotive engineers. The CPR and the CNR having eliminated, or hope to eliminate, electric toilets on the trains because they say they need something more efficient. So here we have a plastic bag and this is supposed to be used in conjunction with a camp stool to dispose of human waste. I refuse to believe that this bag represents the pinnacle of scientific achievement after 100 years of operation of the Canadian railways.

An hon. Member: Hear, hear.

• 1115

Mr. Perrault: This is a plastic bag with a red and white draw string, Canada's national colours, but frankly, I think it is not only an affront to human dignity but the bag itself constitutes an environmental pollutant.

An hon. Member: Right.

Mr. Perrault: I know these are things that perhaps you should not talk about at a parliamentary committee meeting, but I think it is very relevant. If we want our railways operated properly by men who are enthusiastic about the railways then we are going to have to treat them like human beings and not suggest that we are going to give them a camp stool and a garbage bag when human need arises. They tell me that they do not even know what to do with the bags.

An hon. Member: Does it say...

The Chairman: Order, order.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, this is an important point. A group of the workers told me that they are numbering

[Interpretation]

ration dans les appareils de sécurité ce qui fait qu'un train ne peut pas s'arrêter à temps: «les wagons s'empilent derrière nous et nous savons que nous ne reverrons plus nos enfants ni notre famille.» Ces gens ont toute ma sympathie. Les gens demandent—et ceci n'est pas directement relié à votre responsabilité—y a-t-il eu une hausse de productivité en ce qui a trait aux conducteurs de locomotive? Lorsqu'un homme a la responsabilité de 150 unités tandis qu'il y a quelques années il n'était responsable que pour 59 unités, je suis d'avis que cela représente une hausse de productivité. Je pense que c'est un point valable.

Autrement dit, la recherche que nous menons a trait aux appareils de sécurité de cabine, à l'amélioration des appareils d'éclairage, ainsi qu'aux appareils pour le dépistage déboulement. Je crois qu'il s'agit là d'un facteur très important.

Monsieur Pickersgill, un groupe de conducteurs de locomotive de la côte de l'Ouest m'ont dit qu'il y avait, il y a 10 ou 12 ans de patrouilles pour la voie ferrée sur les lieux. Maintenant ces patrouilles là sont mobiles. Ils disent qu'il y a beaucoup plus d'accidents à la suite de ce changement. Je me demande si on a établi un rapport entre l'élimination du type de patrouille de voie ferrée qui reste sur place en permanence et le nouveau type de patrouille? Je sais, monsieur le président, que M. Pickersgill et sa commission sont préoccupés par les conditions générales régissant le personnel des chemins de fer. J'ai ici un sac de plastique indétruisable, «biffy» si l'on se réfère pour conducteurs de locomotives. Le CPC et le CNC ayant éliminé, ou espèrent éliminer les toilettes électriques dans les trains disant qu'ils veulent quelque chose de plus efficace. Et nous avons alors un sac en plastique qu'on est censé utiliser en même temps qu'un siège pliant pour y déposer les déchets humains. Je refuse de croire que ce sac constitue le pinacle de réalisation scientifique, après 100 ans de fonctionnement des chemins de fer canadiens.

Une voix: Bien, bien.

M. Perrault: C'est un sac plastique aux rayures blanches et rouges, les couleurs nationales du Canada, franchement, je trouve que ce n'est non seulement un affront à la dignité humaine mais le sac est aussi un polluant de milieu.

Une voix: Exact.

M. Perrault: Je sais que ce sont là des choses dont on ne doit peut-être pas parler à une séance d'un Comité parlementaire, mais que je pense tout à fait recevable. Si nous voulons que nos chemins de fer fonctionnent adéquatement grâce à des gens qui sont en faveur des chemins de fer alors il nous faudra les traiter en tant que êtres humains et non pas leur donner un siège pliant et un sac à ordures quand les besoins humains se font sentir. On m'a dit qu'ils ne savaient même pas quoi faire avec ces sacs.

Une voix: Cela veut-il dire.

Le président: A l'ordre, à l'ordre.

M. Perrault: Monsieur le président, c'est une chose importante. Les travailleurs m'ont dit qu'ils comptaient

[Texte]

the bags to make sure that the crewmen use them and some of the crew say that they are so affronted by this procedure that they try to wait until they get to the station very frankly. I do not think this can possibly represent the pinnacle of research into modern sanitation techniques. I think colonists coming to Canada on the old colonial cars would have resented bitterly primitive waste disposal methods of this kind. The question simply is, Mr. Chairman—and I do not want to go on at length—is research being done into the provision of adequate drinking water for the people who operate the railways and adequate sanitation facilities. That is the question arising because of this plastic bag.

Mr. Pickersgill: I think I can deal very briefly with the three questions Mr. Perrault has raised. The Canadian Transport Commission in its judicial capacity conducted a hearing on safety and anyone who has any evidence to offer has been welcome at that hearing. I am not presiding at the hearing; Mr. Jones, the Chairman, of the Railway Transport Committee of the Commission is presiding and I know that he would not expect me to reach a judgment when I had not heard the evidence at all and before all the evidence was in. So I am sure that all the evidence Mr. Perrault has referred to this morning is going to be presented at the hearing. However, if he has any doubt about that I know that he would be very welcome as some other members of Parliament have been.

With respect to technological improvements whether they are to increase productivity or to increase safety, I think it is known that quite recently, in the last year and a half, at Queen's University an institute has been established by the two major railways in Canada and the transport complex—I use that because we have given some support to it but the major support has been given by the Ministry of Transport. Its primary purpose is to secure technological improvements of both kinds and I am quite sure that the very fact that we have been—and I use the word advisedly—alarmed in the Commission by the increase in the number of accidents and the apparent increase in the number of hazards has in itself directed attention towards that form of research and I think it will probably direct a good deal more.

• 1120

Now as to the question of sanitary research, the particular aspect of it that was so graphically presented to us today, I mean in a static way and I hope it will not go beyond that, this is new to me and I am not very much favourably impressed, I might say. But other aspects of this matter have been brought to my attention and I know that the whole matter is under very active consideration at the present time in the Commission.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Pickersgill's reply. I want to add this, that the locomotive engineers allege that the engineers and other employees of the two companies have never at any time been invited to submit their ideas on possible technological improvements or operating improvements on locomotives. I wonder whether Mr. Pickersgill would welcome input from the railway brotherhoods?

[Interprétation]

les sacs pour être sûrs que le personnel les utilisent et certains membres du personnel m'ont dit qu'ils étaient si offusqués par ce procédé qu'ils essayaient d'attendre jusqu'à la prochaine station, je vous assure. Je ne pense pas que cela puisse représenter le pinacle des recherches dans les domaines des techniques sanitaires modernes. Je pense que des colonialistes venus au Canada dans de vieilles voitures coloniales auraient été amèrement froissés par ces méthodes de dépôt des déchets primitifs. La question simplement est, monsieur le président, et je ne vais plus être long, de faire faire des recherches en ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable adéquate pour les gens qui font marcher les trains et les équipements sanitaires adéquats. C'est la question qui se lève à cause de ces sacs plastiques.

M. Pickersgill: Je pense pouvoir traiter très brièvement les trois questions soulevées par M. Perrault. La Commission des transports canadiens selon ses pouvoirs juridiques a tenu des audiences sur la sécurité et toute personne qui a une preuve à fournir est bienvenue à cette audience. Ce n'est pas moi qui préside l'audience; M. Jones, le président du Comité des transports ferroviaires de cette commission préside et je sais qu'il n'attend pas de moi un jugement alors que je n'ai pas entendu les preuves du tout et avant tout la preuve était dans le dossier. Ainsi, je suis sûr que toutes les preuves fournies par M. Perrault ce matin doivent être présentées à l'audience. Cependant, qu'il n'ait aucun doute là-dessus qu'il serait le bienvenu de même que les autres membres du Parlement.

En ce qui concerne les améliorations techniques si elles doivent augmenter la sécurité, je pense que l'on sait, que, assez récemment, dans l'année et demi passée, à l'université Queen, les deux grands chemins de fer du Canada et complexe des transports ont établi un institut, je dis cela, parce que nous avons soutenu ce projet mais la plus grande partie a été portée par le ministère des Transports. Son but initial est de fournir des améliorations techniques de deux sortes et je suis sûr du fait que nous avons été, et j'utilise le mot à bon escient à l'Armée ou de la Commission par l'augmentation du nombre des accidents et l'augmentation apparente du chiffre des accidents à lui-même a dirigé l'attention vers cette forme de recherche et je pense que cela donnera probablement de biens meilleurs résultats.

Pour ce qui est de la question de la recherche dans le domaine de l'hygiène, c'est pour moi quelque chose de nouveau et je dois vous avouer que je ne suis pas très impressionné. On a attiré mon attention sur d'autres aspects et je sais que la commission fait présentement une étude sérieuse de toute la question.

M. Perrault: Monsieur le président, j'apprécie la réponse de M. Pickersgill. J'aimerais cependant ajouter ce qui suit: les conducteurs de locomotive soutiennent que les conducteurs et d'autres employés des deux compagnies n'ont jamais été invités à émettre leur opinion quand il s'agit d'améliorations technologiques ou d'améliorations de fonctionnement des locomotives. Je me demande si M. Pickersgill accepterait la participation des syndicats des chemins de fer?

[Text]

Mr. Pickersgill: I do not know that I would use the word "input", but we would welcome any suggestions.

Mr. Perrault: Any suggestions that they may wish to offer. It seems to me the idea of consultation is a good thing...

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Perrault: ...whether it is in this or any other industry.

Mr. Pickersgill: As a result of your evidence this morning, I will suggest to the Railway Committee that they ask for some suggestions.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Perrault: Just one final request from them was the improvement in...

The Chairman: You are way over your time, Mr. Perrault.

Mr. Perrault: All right. I will get you in a supplementary.

The Chairman: All right, Mr. Perrault.

Mr. Perrault: There is just one point left, Mr. Chairman, and this is the suggestion that in case of accidents, helicopter services are not available on the railroads the way they are in some other sectors of industry. One case was cited where an accident occurred near Nelson, where some injured railway personnel were there three hours without medical help. There was an available helicopter service not employed. The suggestion was that where service is available and where the terrain is accessible, this should be part of safety procedures.

Mr. Pickersgill: I would certainly think it should.

Mr. Perrault: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Pickersgill, if I may follow up on what Mr. Perrault was speaking about, I would imagine that the President of the Canadian Transport Commission would be aware that officers under the Railway Transport Committee have been looking at this sanitation that Mr. Perrault has been speaking about, and in fact it is on test right now with the approval of your Commission. I would hope that you would immediately look into that because this is one of the areas that bring about discontent and the type of work stoppages that we have seen here in the past week or so in that area and in the rest of Canada, in fact.

The last time you were here I raised the point about the postponements of the hearings of the safety on rail operation under Mr. Jones, and with no reflection at all on the Committee because they are doing an excellent job, as I mentioned before, it is postponed again. The last time it was postponed, in between the time it was postponed and they were able to reconvene, there was a tremendous number of mishaps on the railroads. If we again have a postponement of indefinite length, and

[Interpretation]

M. Pickersgill: Je ne sais si j'emploierais le mot «participation», mais nous serions heureux d'accepter leurs suggestions.

M. Perrault: Toutes suggestions qu'ils désirent bien présenter. Il me semble que l'idée de consultation est une bonne chose...

M. Pickersgill: Oui.

M. Perrault: ...qu'il s'agisse des chemins de fer ou de toute autre industrie.

M. Pickersgill: Pour faire suite à votre témoignage de ce matin, j'ai suggéré au comité des chemins de fer de demander des suggestions.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Perrault: La dernière exigence avait trait à l'amélioration...

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Perrault.

M. Perrault: Très bien. Je vais donc demander la permission de poser une question complémentaire.

Le président: Très bien, monsieur Perrault.

M. Perrault: Il ne reste qu'une question à traiter; il s'agit du fait que dans le cas d'accident, les services d'hélicoptère ne sont pas disponibles quand il s'agit des chemins de fer mais ils le sont dans d'autres secteurs de l'industrie. On a donné l'exemple d'un accident qui s'est produit près de Nelson; quelques membres du personnel des chemins de fer étaient blessés et ont dû attendre plusieurs heures avant de recevoir du secours. Il y avait un hélicoptère de disponible, mais on ne s'en est pas servi. On a suggéré que lorsque le service est disponible et que le terrain est propice, ce devrait être là une partie des procédures de sécurité.

M. Pickersgill: C'est ce que je crois.

M. Perrault: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je vais continuer dans la même ligne de pensée que M. Perrault. J'imagine que le président de la commission canadienne des transports sait que les membres du comité de transport par chemin de fer ont étudié cette question et que le tout est à l'essai présentement grâce à l'approbation de votre commission. J'espère que vous vous en occuperez dès maintenant, car c'est une question qui cause le mécontentement et le genre d'arrêt de travail qui s'est produit au cours des dernières semaines dans cette région et le reste du Canada.

La dernière fois que vous avez comparu devant nous, j'ai soulevé la question de la remise à plus tard des auditions sur la sécurité des opérations ferroviaires et, sans m'en prendre au comité car je crois qu'il fait un excellent travail, je dois dire qu'on a une fois de plus remis la question à plus tard. La période de temps qui s'est écoulée entre le moment où on a ajourné et où on s'est réuni de nouveau a été marqué par de nombreux accidents de chemin de fer. Si la question devait de nouveau être remise à plus tard et que des situations semblables à celles qui se sont produites en Colombie-

[Texte]

situations in B.C. such as the Boston Bar and other such cases recur you can imagine the type of action that will be taken by the men employed. Have you any idea at all whether or not there are going to be enough men available, enough Commission is available to continue those investigations to a conclusion, which does not appear to be the case right now?

Mr. Pickersgill: We have certain statutory duties which have to be performed, and with the limitations of staffs there we are doing our utmost to give just the maximum amount of time that can be given to these hearings.

I think postponed is perhaps not a very accurate term because ten days of the Chairman's and two other commissioners' time has been taken, not in a postponement but in a continuation of the hearings. There is to be another phase of the hearings, and I do not think there is any question that the hearings themselves have a good deal of effect.

Mr. Skoberg: There is no argument on whether it is postponed, recessed, phase 1, phase 2—that is not the point. I think you admitted that you were shortstaffed of commissioners the last time you were before us, and as I said, this is no reflection on the type of hearing going on. They are excellent. I hope that Mr. Perrault will present a brief on behalf of those people he has been speaking to, as some of the rest of us are going to do.

• 1125

Mr. Pickersgill: If you want to have a private conversation with me I would suggest that you introduce a bill in the House of Commons. It might facilitate this very much. I can tell you how to do that, but...

Mr. Skoberg: The main point right now is that we have the judicial system set up for these hearings and if you are short of staff—unless your financial obligations are such that you cannot meet them within your department—then by all means let us introduce a bill, or something.

Mr. Pickersgill: That is not the problem. The problem is that under the law the Chairman has to preside at these hearings and if one simple little amendment to the law could be made which would permit any commissioner to preside over a panel instead of the Chairman it would facilitate our work a great deal. I just put that idea in your head.

Mr. Skoberg: I presume you have put it in the head of the Minister as well. I hope that he will introduce it.

Mr. Pickersgill: My experience is that when the government tries to change an act of Parliament people debate endlessly about every other thing except the proposed amendment, but sometimes a member of the Opposition will introduce a very specific one, and I have seen bills go through like that. I am just offering you an incentive.

Mr. Skoberg: I have not been here too long but I have not seen too many private members' bills go through like that, to say the least.

[Interprétation]

Britannique devaient se produire, vous pouvez vous imaginer ce que feraient les employés. Savez-vous s'il y aura suffisamment de gens pour continuer à enquêter afin d'en arriver à une conclusion ce qui ne semble pas être le cas présentement?

M. Pickersgill: Nous avons des tâches à remplir; cependant, avec un personnel limité, nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour accorder le plus de temps possible à ces auditions.

Je crois que le mot remise à plus tard n'est pas très précis; en effet, on a retenu le président et deux autres commissionnaires pendant dix jours pour poursuivre ces auditions. Je ne crois pas que ces auditions aient les résultats souhaités.

M. Skoberg: Il n'est pas question de remise à plus tard, ajournement, phase I ou phase II. Vous avez admis la dernière fois que vous avez comparu devant nous que vous n'aviez pas assez de personnel; comme je l'ai déjà dit, je n'ai rien contre le genre d'audition présentement en cours. Elles sont excellentes. J'espère que M. Perrault présentera un mémoire au nom des gens auxquels il a parlé, comme le reste d'entre nous va le faire.

M. Pickersgill: Si vous désirez avoir une conversation privée avec moi, je suggérerais que vous présentiez un bill à la Chambre des communes. Ceci pourrait la faciliter grandement. Je puis vous dire comment faire cela, mais...

M. Skoberg: La chose importante à l'heure actuelle est que nous avons un système juridique établi pour ces audiences et si vous manquez de personnel—à moins que vos obligations financières soient-elles que vous ne pouvez les satisfaire dans le cadre de votre ministère—alors par tous les moyens présentons un bill ou quelque chose.

M. Pickersgill: Ceci n'est pas le problème. Le problème est que en vertu de la loi à ces audiences le président doit présider et si un simple petit amendement à la loi pouvait être apporté qui permettrait à un commissaire de présider une réunion au lieu du président, ceci faciliterait notre travail énormément. Je mets juste cette idée dans votre tête.

M. Skoberg: Je pense que vous avez mis cette idée dans la tête du ministre également. J'espère qu'il le présentera.

M. Pickersgill: Mon expérience est que lorsque le gouvernement essaie de changer une loi du Parlement, les gens ont des débats sans fin au sujet de tout sauf l'amendement proposé, mais quelque fois un membre de l'opposition introduira un amendement très spécifique, et j'ai vu des bills passé comme cela. Je vous offre juste un stimulant.

M. Skoberg: Je n'ai pas été ici très longtemps, mais je n'ai pas vu trop de bills présentés par des membres privés passer comme cela, pour dire le moins.

[Text]

An hon. Member: It may reappear as government legislation later on.

Mr. Skoberg: I realize that this is before Mr. Jones in the Commission and I am sure that the Commission is well aware of the problem. They looked at it in depth a week ago Monday when the people from Kamloops were before the Commission on the electric fences in that area. Whether or not the Commission can initiate some immediate improvements in that particular locality instead of waiting for a decision from the hearings that are now going on, I do not know, but if it is an existing situation you surely have the authority under the act to move in and do something that would alleviate this problem.

Mr. Pickersgill: There are two things that could be done. Of course, the hearings do not have to be completed. A judgment could be made on some aspect of the matter, if everything has been heard about that aspect of it, without waiting for the rest of the hearings. That is one way. Another way, of course, is that some of these things could be done in an administrative way, notwithstanding the fact that hearings are being held.

Mr. Skoberg: And this is what the entire rail safety...

Mr. Pickersgill: But I do not think you would want me to be more specific about something that someone else is dealing with because...

Mr. Skoberg: It is a case of whether or not you are putting your obligation on to someone else. If you have the responsibility for doing something about rail safety, this is the...

Mr. Pickersgill: The moment Mr. Jones undertook to conduct these hearings that became his responsibility and because of the quasi-judicial character of the Commission it would be quite improper for a person like me, who has not been listening to the evidence, to start interfering in this matter, but I will see that Mr. Jones reads what you have had to say today.

Mr. Skoberg: I am sure he appreciates my position, but let us get back to what you just said. You say as soon as he undertook these hearings this entire matter comes within his jurisdiction. Surely this does not now give the CTC the authority not to consider other safety situations.

Mr. Pickersgill: I think you must have misunderstood. I said the exact reverse. I said there was nothing to stop them from reaching a conclusion.

Mr. Skoberg: I am now talking about the CTC, not the hearings that are going on. I am speaking about yourself as president of the Canadian Transport Commission.

Mr. Pickersgill: The Commission acts through its committees and you would not expect me to start deciding these questions, not having heard the evidence at all. That is why I say that Mr. Jones is Chairman of the Railway Committee whether he is presiding or not, and there are administrative means that can be used and I will see that what you have said is referred to him so

[Interpretation]

Une voix: Cela peut réapparaître comme loi du gouvernement plus tard.

M. Skoberg: Je me rends compte que si je trouve devant M. Jones à la commission et je suis sûr que la commission est bien au courant de ce problème. Ils l'ont examiné en profondeur lundi il y a une semaine quand les gens de Kamloops comparaissaient devant la commission au sujet des barrières électriques dans ce secteur. Je ne sais pas si oui ou non la commission pourra faire des améliorations immédiates dans cette localité précise au lieu d'attendre une décision des débats qui ont lieu à l'heure actuelle, mais si dans une situation existante vous avez sûrement l'autorité en vertu de la loi d'intervenir et de faire quelque chose, cela allégera ce problème.

M. Pickersgill: Il y a deux choses qui peuvent être faites. Bien entendu, les débats n'ont pas à être terminés. Un jugement pourrait être rendu sur un aspect de l'affaire, si tout a été entendu au sujet de cet aspect là, sans attendre le reste des autres débats. C'est une façon de faire. Une autre méthode, naturellement, est que certaines choses pourraient être faites d'une manière administrative, en dépit du fait que les audiences ont lieu.

M. Skoberg: Et ceci est ce que la sécurité des voies ferrées...

M. Pickersgill: Mais je ne pense pas que vous voulez que je sois plus spécifique au sujet de quelque chose dont quelqu'un d'autre s'occupe parce que...

M. Skoberg: Il s'agit de savoir si oui ou non vous mettez votre obligation sur quelqu'un d'autre. Si vous avez la responsabilité de faire quelque chose au sujet de la sécurité des voies ferrées, c'est le...

M. Pickersgill: A partir du moment où M. Jones a entrepris de diriger ces débats, cela est devenu sa responsabilité et à cause du caractère quasi-judiciaire de la commission il serait tout à fait impropre pour une personne comme moi, qui n'a pas écouté les preuves, de commencer à intercéder dans cette affaire, mais que je veillerais à ce que M. Jones lise ce que vous avez à dire aujourd'hui.

M. Skoberg: Je suis sûr qu'il apprécie ma position, mais revenons à ce que vous venez de dire. Vous dites que aussitôt qu'il a entrepris ces audiences, cette affaire entière revient sous sa juridiction. Certainement ceci ne donne pas maintenant à la CTC l'autorité de ne pas examiner d'autres situations relatives à la sécurité.

M. Pickersgill: Je pense que vous avez mal compris. J'ai dit exactement l'inverse. J'ai dit qu'il n'y avait rien pour les empêcher d'atteindre une conclusion.

M. Skoberg: Je parle maintenant de la CTC non pas des audiences qui ont lieu. Je parle de vous même comme président de la commission canadienne des transports.

M. Pickersgill: La commission a agi par l'intermédiaire de ces comités et vous ne pouvez vous attendre à ce que je me mette à décider de ces questions, n'ayant pas entendu le témoignage. C'est pourquoi je dis que M. Jones est le président du comité de chemins de fer qu'il préside ou non, et qu'il y a des moyens administratifs que l'on peut utiliser et je ferais en sorte que ce que vous

[Texte]

that he can decide whether he ought to do something or not.

Mr. Skoberg: If an unsafe condition should come to the Railway Transport Committee's attention at this time surely you are not telling me that you would have to refer it to these hearings before you could take action.

Mr. Pickersgill: I said to refer it to Mr. Jones as Chairman of the Railway Transport Committee.

Mr. Skoberg: True, but surely it does not have to go through that type of a hearing for the problem to be resolved?

Mr. Pickersgill: Not necessarily at all. I said there were two ways; either for them to make an interim judgment or for them to take administrative action. It is up to the committee to decide the appropriate action in each case.

Mr. Skoberg: I would like to refer to the display that we just saw, which I must say was excellent, but Mr. Soberman mentioned the fact of the hard-headed economic bases which you were looking at in so far as the presentation was concerned.

• 1130

Mr. Pickersgill, in operation of the airlines, is the same consideration given for a hard-headed economic basis to determine whether or not there should be further competition allowed as against Air Canada, whether more seats should be allowed to CP or Trans Air or whatever it may be, or do you look at it on a hardheaded economic basis in that particular mode of transportation?

Mr. Pickersgill: I wish I had here, perhaps I have, the statement that I made when I was Minister of Transport that we would not allow competition with Air Canada which would taking one year with another put Air Canada in the red. Now that is the policy of the government that I laid down when I was Minister. That policy has not been changed. The Canadian Pacific on the main-line services is limited to 25 per cent of the available seats and I know of no proposal—now this would be for the government and not for me—but I know of no proposal or no thought that that it is going to be changed.

Mr. Skoberg: I think you read in the *Globe and Mail* on April 6 that Air Canada had a deficit of \$1,072,000.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: At the same time you are saying that CP Air is limited to the 25 per cent. Is that standard of our domestic seats across the country?

Mr. Pickersgill: Twenty-five per cent of the seats. Now I do not know what the occupancy is but if the Ottawa-Toronto corridor is any example I would think that the occupancy on Air Canada is higher than it is on CP Air, but as I say I would have to check. Fortunately we have a lot better statistics about air travel than we do about rail travel and, as you know, I have said some things to the railways about that, and about their inability to give

[Interprétation]

avez dit soit rapporté afin qu'il puisse décider s'il devrait faire quelque chose ou non.

M. Skoberg: Si nos conditions d'insécurité est signalé à l'attention du comité des transports ferroviaires en ce moment, certainement vous n'allez pas me dire que vous devez référer cela à ces audiences avant que vous ne puissiez prendre des mesures.

M. Pickersgill: J'ai parlé de le référer à M. Jones en tant que président du comité des transports ferroviaires.

M. Skoberg: C'est vrai, mais sûrement cela ne doit pas passer par le type d'audience pour que le problème soit résolu?

M. Pickersgill: Pas nécessairement. J'ai dit qu'il y avait deux façons de faire; soit pour eux de rendre un jugement intermédiaire ou qu'il prenne une mesure administrative. C'est au comité de décider la mesure propre dans chaque cas.

M. Skoberg: J'aimerais maintenant le référer à la présentation que nous venons de voir, qui a été je dois le dire excellente, mais M. Soberman a mentionné le fait des bases économiques pratiques que vous avez examiné dans votre présentation.

Monsieur Pickersgill, dans l'exploitation des lignes aériennes, tient-on compte de la même façon des facteurs économiques et pratiques pour déterminer si oui ou non il serait permis à d'autres compagnies de faire concurrence à Air Canada, si un plus grand nombre de places devraient être allouées à CP ou à Trans Air ou à toute autre compagnie, ou vous basez-vous sur un facteur économique pratique en ce qui concerne ce mode de transport?

M. Pickersgill: Je souhaiterais avoir ici, peut-être en fait que je l'ai, la déclaration que j'ai faite lorsque j'étais ministre des Transports, à savoir, que nous ne permettrions pas de concurrence avec Air Canada qui au bout d'une année ou plus lui occasionnerait une balance déficitaire. Or, c'est la politique du gouvernement que j'ai prononcée lorsque j'étais ministre. Cette politique est restée inchangée, sur les lignes principales le Canadien Pacifique a droit à une limite de 25 p. 100 des places disponibles et je ne suis pas au courant de la proposition—or cela relèverait du gouvernement et pas de moi—mais je ne suis pas au courant de proposition où de projet de changement à cet égard.

M. Skoberg: Je pense que vous avez lu dans le *Globe and Mail* du 6 avril que Air Canada avait un déficit de \$1,072,000.

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: En même temps vous dites qu'une limite de 25 a été imposée à CP Air. Est-ce une norme des sièges disponibles pour les services à l'échelon national?

M. Pickersgill: 25 p. 100 des places. Or, je ne suis pas au courant du taux d'occupation des places, mais si le couloir Ottawa-Toronto peut servir d'exemple, je pense que le taux d'occupation des places est plus élevé dans le cas d'Air Canada que dans le cas de CP Air, mais je devrais vérifier. Heureusement que nous avons de bien meilleures statistiques au sujet des voyages aériens que nous en avons au sujet des voyages en chemin de fer et

[Text]

us information about how many people do, in fact, travel on the trains, and they are making some improvements now that should have been made long ago.

Mr. Skoberg: They certainly seem to have enough information before the hearings are conducted when it is to their benefit.

Mr. Pickersgill: I did not think they had nearly enough about the traffic compared with the airlines.

Mr. Skoberg: Do you consider that Trans Air is actually in competition with Air Canada?

Mr. Pickersgill: Trans Air?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Pickersgill: Barely.

Mr. Skoberg: In the history of transportation I presume that feeder lines on the rails have been cut off, feeder lines to the mainlines. Invariably then the mainlines have been cut off. Do you not consider that some of the feeder lines that Air Canada used to have and are now taken over by other airlines can contribute to the downfall and the deficit of Air Canada at this time?

Mr. Pickersgill: I would think the exact reverse is the case. I would think the experience is that if a proper arrangement exists between regional and local carriers and Air Canada such as exists between Time Air and Air Canada with respect to the Lethbridge-Calgary service, that a very considerable loss, which Air Canada was experiencing in Lethbridge, which tends to affect a little bit the whole system, can be eliminated. The service can be provided in small aircraft with greater frequency and if the timetables are dovetailed with Air Canada's as they are at the present time, it can contribute to the economic and financial health of Air Canada rather than the reverse. That is the only argument for doing it.

Mr. Skoberg: Of course, I think we get down to the basic facts that when there is a lucrative run naturally private airlines would like to get into it, and this invariably then reflects on the profit picture of Air Canada if they are taken off that line.

Mr. Pickersgill: I do not know of very many lucrative lines, lines that were lucrative to Air Canada, that Air Canada has given up to anyone else.

Mr. Skoberg: History might decide that. Mr. Yves Pratt, Chairman of the Board of Air Canada, suggested that on domestic routes right now that travel is mainly business motivated. Perhaps you saw that article where Mr. Pratt was referring to this. I am wondering if the Commission itself is concerned whatsoever with those people that are not now on expense accounts or business motivated for their travel, if they are concerned about providing a transportation system for the other people in

[Interpretation]

comme vous le savez, j'en ai parlé aux compagnies de chemin de fer et leur ai signalé leur incapacité à nous fournir des renseignements au sujet du nombre de passagers qui en fait voyagent en train, ils effectuent actuellement des améliorations qui auraient dû être faites depuis longtemps.

M. Skoberg: Il n'y a pas de doute qu'il semble y avoir assez de renseignements avant que les audiences aient lieu lorsque c'est à leur avantage.

M. Pickersgill: A mon avis, ils n'avaient pas suffisamment de renseignement au sujet du trafic de voyageurs comparé aux compagnies aériennes.

M. Skoberg: Croyez-vous que Trans Air fait vraiment concurrence à Air Canada?

M. Pickersgill: Trans Air?

M. Skoberg: Oui.

M. Pickersgill: A peine.

M. Skoberg: Dans l'histoire des transports, je présume que les lignes secondaires pour ce qui est des chemins de fer ont été coupées, celles qui aboutissaient aux lignes principales. Invariablement il y a eu une diminution des lignes principales. Ne pensez-vous pas que chacun des services secondaires qu'assurait Air Canada et qui ont été pris en charge par d'autres compagnies aériennes peuvent contribuer à la ruine et au déficit d'Air Canada actuellement?

M. Pickersgill: Je pense que dans ce cas il se produit le contraire. Je pense que l'expérience prouve que si un arrangement satisfaisant existe entre les transporteurs régionaux et locaux et Air Canada, tel qu'il en existe entre Time Air et Air Canada en ce qui concerne le service entre Lethbridge et Calgary, que les pertes considérables qu'Air Canada semblait subir à Lethbridge, ce qui a tendance à affecter un peu tout le système, peuvent être éliminés. Le service peut être assuré à l'aide de petits appareils plus fréquemment et si les horaires sont établis en fonction de ceux d'Air Canada comme c'est le cas actuellement, cela ne peut que contribuer à la prospérité financière et économique d'Air Canada. C'est la seule raison pour laquelle on le fait.

M. Skoberg: Bien entendu, si nous considérons les faits fondamentaux, lorsqu'il existe une route lucrative naturellement les compagnies aériennes privées voudraient l'exploiter, et invariablement cela se reflète dans la configuration d'Air Canada si elle abandonne cette route.

M. Pickersgill: Je ne connais pas beaucoup de lignes aériennes qui soient lucratives, au moins en ce qui concerne Air Canada et que cette compagnie aurait abandonnées à d'autres.

M. Skoberg: L'histoire pourra en décider. Oui, M. Pratt, le président du conseil administratif d'Air Canada a dit qu'actuellement sur les lignes nationales les gens voyagent surtout pour affaire. Peut-être avez-vous lu l'article dans lequel M. Pratt en parlait. Je me demande si la Commission elle-même se préoccupe au sujet des gens dont les frais de déplacement sont remboursés ou qui voyagent pour affaire, s'ils sont intéressés à offrir un système de transport aux autres Canadiens qui aime-

[Texte]

the country that would like other forms of transportation along the lines that were shown here today.

Mr. Pickersgill: I am not quite sure if I understand your question. Do you mean that Air Canada should be concerned about other travellers besides business travellers?

Mr. Skoberg: No. I said when I started that Mr. Pratt says that the domestic route travel is mainly business motivated. Do you agree with that? I mean do you agree generally. It does not matter whether you agree or not.

Mr. Pickersgill: I do not either agree or disagree. I prefer to form my own opinions based upon an examination of the evidence.

• 1135

I have the greatest respect for Mr. Pratt. He is running an airline, I am not. I would think he is probably right.

Mr. Skoberg: In view of the provisions of the National Transportation Act that you must take all modes of passenger traffic into consideration, the real question is whether or not you are giving enough consideration to all modes of passenger traffic right now or are we concentrating on air traffic alone? I am thinking about your Commission.

Mr. Pickersgill: I would guess that I have spent in the last year and a half at least ten times as much of my personal time on rail passenger problems than I have on air problems.

Mr. Skoberg: That is the understatement of the year when we are getting rid of about ten times as many.

Mr. Pickersgill: There have not been very many got rid of.

Mr. Skoberg: Passenger service?

Mr. Pickersgill: As a result of our decision both transcontinental services are continuing.

Mr. Skoberg: Perhaps I could have your advice on this, Mr. Pickersgill. In the National Transportation Act there is not too much reference to environmental control and environmental problem. The debate on this act, of course, was back in 1960 and I suppose there was not a real outcry then for control of our environment, the ecology effects and all the rest of it. Do you have any responsibility in the decision-making processes with respect to taking this whole environmental control into consideration—exhaust, and the likes of that—when you are looking at the entire structure of transportation?

Mr. Pickersgill: Do you mean is there anything we could do to stop private motor traffic? If that is what you mean the answer is no.

Mr. Skoberg: What I am talking about is when you are making your decision do you take into consideration the environmental conditions and the environmental regulations that are now being considered by other departments of government?

[Interprétation]

raient d'autres formes de transports suivant les modèles qui ont été présentés ici aujourd'hui.

M. Pickersgill: Je ne comprends pas très bien votre question. Voulez-vous dire qu'Air Canada devrait s'intéresser au sujet d'autres voyageurs en plus de ceux qui voyagent pour affaire?

M. Skoberg: Non. J'ai dit lorsque j'ai commencé à traiter cette question que M. Pratt dit que sur les lignes nationales les gens voyagent surtout pour des raisons d'affaire. Admettez-vous cela? Je veux dire êtes-vous d'accord d'une façon générale, de toute façon que vous soyez d'accord ou non, cela n'a pas d'importance.

M. Pickersgill: Je ne suis ni d'accord ni en désaccord. Je préfère fonder mes opinions sur des preuves tangibles.

J'ai le plus grand respect pour M. Pratt. Il est le patron d'une compagnie aérienne et je ne le suis pas. Je pense qu'il a probablement raison.

M. Skoberg: En ce qui concerne la disposition de la loi nationale sur les transports, qui dit que vous devez envisager tous les genres de transport de passagers en considération, la vraie question est de savoir si oui ou non vous envisagez suffisamment tous les modes de transport de passagers, dès maintenant ou si vous concentrez sur le transport aérien seul? Je pense à votre commission.

M. Pickersgill: Je pense que j'ai passé dans l'année et demie passée dix fois plus de temps ainsi que mon personnel sur les problèmes du rail que sur les problèmes aériens.

M. Skoberg: Vous voulez rire, puisque nous nous débarrassons de dix fois autant de problèmes.

M. Pickersgill: Nous nous en débarrassons pas tellement.

M. Skoberg: Vous parlez du service passager?

M. Pickersgill: Les deux services transcontinentaux sont assurés et c'est le résultat de notre décision.

M. Skoberg: Pourrais-je avoir, monsieur Pickersgill, votre avis sur cela. Dans la loi nationale sur les transports, il n'y a pas beaucoup de référence au contrôle du milieu et aux problèmes du milieu. On a discuté bien sûr, si cette loi en 1960 et je suppose qu'il n'y avait pas vraiment d'urgence alors de contrôler notre milieu, les effets de l'écologie et tout le reste. Avez-vous quelques responsabilités dans le processus de la prise de décisions en ce qui concerne la prise en considération du contrôle entier du milieu, etc., quand vous considérez les systèmes entiers du transport?

M. Pickersgill: Voulez-vous dire s'il y a quelque chose que nous pouvons faire pour arrêter le transport routier privé? Si c'est ce que vous voulez dire, la réponse est non.

M. Skoberg: Ce dont je parle est que quand vous prenez une décision, prenez-vous en considération les conditions du milieu et la réglementation du milieu qui sont maintenant étudiées par les autres ministères du gouvernement?

[Text]

Mr. Pickersgill: We take into consideration whatever is the law, and we can only do those things that the law allows us to do.

Mr. Skoberg: Your law is the National Transportation Act, right?

Mr. Pickersgill: There is the Aeronautics Act and half a dozen other acts that we have to administer.

Mr. Skoberg: True. This is the point.

Mr. Pickersgill: And I try to take my full responsibilities, I have done so all my life, and I try not to make myself a busybody by trying to run other people's business.

Mr. Skoberg: This is exactly the point I am trying to get to if I possibly can, although I am probably going about it the long way. In the National Transportation Act can you take into consideration the ecological problems now facing this country? In other words, when we talk about abandoning a particular passenger run do you take into consideration the increase in road transportation and the resultant pollutants from that form of transportation?

Mr. Pickersgill: We certainly take into account the increase in road transportation and we certainly take into account the question of whether or not there is road transportation available.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Pickersgill: We also take into account the number of people who are using the trains. If practically nobody is travelling on a train and the train is taken away it is not going to increase the motor traffic. That is obvious. If, on the other hand, there is heavy traffic on a train and we take it off it might create terrible problems, and therefore we would not do it.

Mr. Skoberg: I am hopefully trying to get this last question answered if I can, Mr. Chairman, and then I pass to the bottom of the list again. All I am asking is whether or not in your decision-making process you take environmental problems into consideration. I know that you have to take into consideration whether there is a road and whether there is a bus and whether there is some other form or mode of transportation.

Mr. Pickersgill: I would call that an environmental problem. I do not consider that pollution is the only aspect of the environment. I think scenery is, I think the number of roads are and I think the number of railways are. The environment is the whole thing around us, not just one aspect of it.

Mr. Skoberg: Then what research are you doing in your Commission into this particular problem, or are you relying on research from other departments?

Mr. Pickersgill: I cannot answer a question of that general character. If you will ask me specifically about

[Interpretation]

M. Pickersgill: Nous prenons en considération tout ce qui est la loi, et nous ne pouvons faire que ce que la loi nous permet.

M. Skoberg: Votre loi est la loi nationale sur les transports, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Il y a la loi sur l'aéronautique et une demie douzaine d'autres lois que nous devons administrer.

M. Skoberg: C'est vrai. C'est justement cela.

M. Pickersgill: Et j'essaie de prendre toutes mes responsabilités, c'est ce que j'ai fait toute ma vie, je n'essaie pas de me transformer en machine à travail en essayant de m'insérer dans les affaires des autres.

M. Skoberg: C'est exactement ce à quoi je vais en arriver, si seulement je peux, cependant, je vais probablement prendre le long chemin. Dans la loi nationale sur les transports, pouvez-vous prendre en considération les problèmes écologiques qu'affronte maintenant le pays? En d'autres termes, quand nous parlons d'abandonner un service de transport particulier, prenez-vous en considération l'augmentation du transport routier et les polluants qui en résultent de ce mode de transport?

M. Pickersgill: Nous tenons certainement compte de l'augmentation du transport routier et nous tenons aussi compte de la question de savoir si il y a transport routier disponible ou non.

M. Skoberg: Oui.

M. Pickersgill: Nous tenons aussi compte du nombre des gens qui utilisent les trains. Si pratiquement personne ne voyage par le train et si on élimine le train, cela ne veut pas dire qu'il y a augmentation du transport routier. C'est évident. Si d'un autre côté, s'il y a un gros trafic par train et si nous abandonnons, ça peut créer de terribles problèmes et c'est pourquoi nous ne le ferons pas.

M. Skoberg: J'ai l'espoir que ma dernière question aussi aura une réponse, si c'est possible monsieur le président, et ensuite je passerai à la fin de la liste de nouveau. Tout ce que je demande c'est si dans le processus de la prise des décisions vous prenez les problèmes du milieu en considération ou non. Je sais que vous devez prendre en considération ces problèmes si il s'agit d'une route ou d'un autobus ou de tout autre mode de transport.

M. Pickersgill: J'appellerais cela un problème du milieu. Je ne considère pas que la pollution est le seul aspect du milieu. Je pense qu'un paysage l'est, je pense que le nombre des routes le sont, et je pense que le nombre de chemins de fer le sont aussi. Le milieu et tout ce qui est autour de nous, est pas seulement un seul aspect.

M. Skoberg: Alors quels genres de recherches faites-vous dans votre commission sur ce problème particulier, ou vous aidez-vous des recherches faites par les autres ministères?

M. Pickersgill: Je ne puis répondre à une question de caractère aussi général. Si vous voudrez me poser des

[Texte]

some specific thing I think I could give you an answer as to what we are doing.

Mr. Skoberg: I will ask you specifically, then. When approval is given for the abandonment of a particular passenger run no matter where it is across the nation do you take into consideration the environmental problem that is created? I am not talking about the scenery and all the rest of it—it does not matter which mode of traffic you have on the ground to worry about the scenery—I am talking about the environmental problem.

Mr. Pickersgill: What you mean...

Mr. Skoberg: The pollution problem itself.

Mr. Pickersgill: By "environmental problem" you mean pollution. That is only one environmental problem.

Mr. Skoberg: I mean the whole field of environment and pollution.

Mr. Pickersgill: Yes. In the research division we have a small study going on of the pollutant effects of different forms of transport.

• 1140

Mr. Skoberg: If we had had that 20 minutes ago, we could have passed on to another one.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: That is exactly what I have been trying to find out, whether or not you and your department are doing something in this regard. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, it is rather interesting to note in a recent speech or a news item we got from the CNR that Mr. Hunt who is a CN vice-president in referring to the National Transportation Act said that it was good legislation but not perfect legislation.

Mr. Pickersgill: I would agree with that.

Mr. Howe: Mr. Hunt said:

—one of its weaknesses is the fact railways cannot apply direct for a subsidy on a service which is unprofitable but which should be continued as a public service.

This is what we object to with regard to the hearings and the decision that was made last year with regard to the passenger service up in our area. I have mentioned this in Committee and you must have heard about it before, I was impressed with the research that had been done and the preliminary discussion that we had here today. Your experts showed us these, but that was only in the area along the Golden Horseshoe and along in that area where there are a lot of people. There are a lot of people in other parts of Canada, too, that need service and should be given service. Has there been any research done in this area I am talking about? I have talked for some time about the fact that we have branch lines running all over this nation that are still being maintained for freight

[Interprétation]

questions spécifiques à propos de cette chose spécifique, je pense que je pourrais vous donner une réponse sur ce que nous faisons.

M. Skoberg: Je vais vous demander spécifiquement, alors, quand une approbation est fournie pour l'abandon d'une ligne de passagers particulière, où que ce soit dans le pays, prenez-vous en considération le problème du milieu que cela crée? Je ne parle pas du décor et du reste le mode de circulation que vous avez sur le sol n'a aucune importance pour vous inquiétez du décor, je parle du problème de l'environnement.

M. Pickersgill: Que voulez-vous dire?

M. Skoberg: Le problème de la pollution lui-même.

M. Pickersgill: Par «problème du milieu» vous voulez dire pollution. C'est le seul problème du milieu.

M. Skoberg: Je veux dire le domaine entier du milieu et de la pollution.

M. Pickersgill: Oui. Dans la direction de la recherche nous avons une petite étude qui est en cours sur les effets des polluants des différentes formes de transport.

M. Skoberg: Si nous avions introduit cette question il y a 20 minutes, nous pourrions passer à autre chose.

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: C'est exactement ce que j'essayais de savoir, si oui ou non vous et le ministère faites quelque chose à ce sujet. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, il est intéressant de noter dans une déclaration récente où un communiqué émis par les chemins de fer nationaux du Canada que M. Hunt, qui est l'un des vice-présidents de C.N. d'augurence avec la loi sur les transports a dit que c'était une loi valable mais qui n'était pas parfaite.

M. Pickersgill: Je suis d'accord là-dessus.

M. Howe: Selon M. Hunt:

... une de ses faiblesses est le fait que les chemins de fer ne peuvent réclamer de subventions pour un service qui n'est pas rentable, mais qui doit être maintenu comme service public.

C'est ce à quoi nous nous opposons au sujet des sondages et de la décision qui a été rendue la semaine dernière concernant le service de transport en commun dans notre région. J'en ai fait part au Comité, et vous devez déjà en avoir entendu parler. Peu impressionné par les recherches qui ont été faites et des entretiens préliminaires qui ont eu lieu ici aujourd'hui. Pour les spécialistes qui les ont portées à notre connaissance, mais elles ne portaient que sur la région qui s'étend le long du «Golden Horseshoe» et la région avoisinante où la population est nombreuse. Il existe d'autres régions populeuses du Canada qui ont besoin d'être desservies. Peut-on effectuer d'autres recherches dans ces régions? Il y a, au Canada, de grandes lignes ferroviaires qui sont maintenues pour le trans-

[Text]

service that is only used about 5 per cent of the time? We have highways going alongside them. They are expensive to maintain, and you have allowed the railways to take their business off those rail lines and add to the expense of all the provinces by putting it on the highways.

Now, I will get back to my question...

Mr. Pickersgill: Mr. Howe, could I ask you a question?

Mr. Howe: What has been done with regard to research and this type of thing, whether flanged-wheel trucks could be used or flanged-wheel buses could be used? We talked about more attractive service in our preliminary discussion. There was no attractive service given up in that area for the last 20 years. I will get back to this question. What research has been done on this type of thing in Canada or examination of what is being done in other countries?

Mr. Pickersgill: We have made a very great deal of examination of what is being done in other countries. We are constantly examining what is being done in this country. I think if you listened carefully to what Dr. Soberman said, it would be apparent that if you have a tiny population, relatively speaking, and a very expensive infrastructure applied only two or three times a day to the carriage of passengers, it is obvious that cannot possibly compete with private motorcars or even with buses on the roads.

Mr. Howe: Dr. Soberman said more attractive service got more people on to the railroads.

Mr. Pickersgill: There are not enough people, the basic costs are so great. Have you any idea what...

Mr. Howe: Have you examined the cost of this? Even a rail liner today would probably be half a million dollars.

Mr. Pickersgill: Exactly.

Mr. Howe: Pardon?

Mr. Pickersgill: Exactly. That is exactly the point I was trying to make.

Mr. Howe: I am not asking for rail liners. I do not think you should put them back up there. I think this type of thing should be going up there.

Mr. Pickersgill: We will have a look at that.

Mr. Howe: I hope so.

Mr. Pickersgill: Frankly, this particular thing that you caught me by surprise with today, I do not know about.

Mr. Howe: I mentioned it in this Committee before this.

Mr. Pickersgill: That particular document?

Mr. Howe: This particular document—I probably did not give it to the CNR people but this came from the diesel people in London that make diesel locomotives and they are interested in this.

[Interpretation]

port des marchandises, mais qui ne sont utilisées qu'à 5 p. 100 du temps. Des routes les longent. Leur entretien est dispendieux, mais vous avez permis aux chemins de fer d'abandonner ces lignes ferroviaires en ajoutant ainsi la dépense de toutes les provinces en les imputant aux routes.

Maintenant, j'aimerais revenir à ma question.

M. Pickersgill: Monsieur Howe puis-je vous poser une question?

M. Howe: Y a-t-il des recherches qui ont été faites au sujet de l'usage de camions à roues d'engrangement ou d'autobus à traction avant? Lors des entretiens préliminaires, nous avons parlé de service qui répond davantage aux besoins de la population. Pareils services n'ont pas été discontinués dans cette région au cours des 20 dernières années. On reviendra à cette question. Quelles recherches ont été faites dans ce domaine, au Canada, où dites-vous ce qui a été fait dans d'autres pays?

M. Pickersgill: Nous avons étudié attentivement ce qui a été fait dans d'autres pays. Nous continuons d'étudier ce qui se fait au Canada. Je pense que si vous avez écouté attentivement ce que M. Soberman a dit, il serait évident que s'il y a une population faible, et une infrastructure très coûteuse qui n'est utilisée que 2 ou 3 fois par jour pour le transport des passagers, il est manifeste qu'on ne saurait entrer en concurrence avec les véhicules privés ou même le transport routier par autobus.

M. Howe: Selon M. Soberman, des services plus convenables contentent la clientèle des chemins de fer.

M. Pickersgill: Il n'y a pas suffisamment de clientèle, les coûts sont si élevés. Selon vous...

M. Howe: En avez-vous étudié le coût? Aujourd'hui, même un train omnibus coûterait probablement un demi million de dollars.

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Howe: Pardon?

M. Pickersgill: C'est exact. C'est exactement ce à quoi je voulais en venir.

M. Howe: Ma question ne concernait pas les trains omnibus. Je ne crois pas que vous devriez les mettre en service.

M. Pickersgill: Nous étudierons la question.

M. Howe: Je l'espère.

M. Pickersgill: Franchement, cette question m'a pris par surprise aujourd'hui, je ne saurais répondre.

M. Howe: J'en ai déjà fait part au Comité.

M. Pickersgill: Que ce document que nous sommes saisis?

M. Howe: En effet. Je ne l'ai probablement pas transmis aux représentants des chemins de fer nationaux, mais il nous a été envoyé par les représentants de la société diesel de Londres qui construisent ces locomotives et qui s'intéressent à cette question.

[Texte]

Mr. Pickersgill: We will look at it, Mr. Howe.

Mr. Howe: They have seen this, it has come from the States.

Mr. Pickersgill: I will write to you after we have had a look at it.

• 1145

Mr. Howe: I am very happy to hear that. By the same token, I think you could put the Express and the LCL back on the rails on flanch wheel trucks, because those CNR trucks go through the same towns and the same villages practically that the railroads go through, but they go on the highways.

Mr. Pickersgill: May I ask you a question?

Mr. Howe: Yes, certainly.

Mr. Pickersgill: I know this is very improper. Could I ask a question? Why do you suppose they do it? Why does the CNR use it?

Mr. Howe: I do not know why they did it, because they stayed married to the iron horse for so darn long and they have not done any research in this area.

Mr. Pickersgill: Why do you suppose the CNR uses trucks instead of some vehicle on the railway?

Mr. Howe: I would like to find this out.

Mr. Pickersgill: I suspect there is a very simple answer, Mr. Howe and that is because it does not cost so much and they do not lose so much money or they even make some money.

Mr. Howe: I understand from some of the union people with whom I have discussed this that they would be quite willing to see this operate with one man on it if proper safety features were incorporated.

Mr. Pickersgill: We are going to look at it. You may have made the discovery of the century.

Mr. Howe: Well, no. This was 1967, in the United States. This is not new.

Mr. Pickersgill: It is still the same century.

The Chairman: If you would speak one at a time, it would be much easier for the translators...

Mr. Howe: I am very happy to get that admission from you, Mr. Chairman, because I think it is important. All over Canada there are rail lines. Even in Newfoundland where they took off the Bullet, this might have been more practical. Apparently a lot of the people in Newfoundland are not too happy with the bus service they have got there.

Mr. Pickersgill: More than twice as many people are travelling on it as ever travelled on the train.

Mr. Howe: That is because you had not improved the train—for how many years? And this is the problem up

[Interprétation]

M. Pickersgill: Nous l'étudirons, monsieur Howe.

M. Howe: Ils ont pris connaissance de ce document qui nous a été envoyé des États-Unis.

M. Pickersgill: Je vous ferai part de mes observations une fois que je l'aurai lu.

M. Howe: Je suis très heureux d'entendre cela. Par la même occasion, je crois que vous pourriez remettre l'express et le LCL sur les rails sur des camions à roues à engrenage, parce que ces camions du Canadien National passent à travers les mêmes villes et les mêmes villages que les voies ferroviaires mais ils sont sur les autoroutes.

M. Pickersgill: Puis-je vous poser une question?

M. Howe: Oui, certainement.

M. Pickersgill: Je sais que ce n'est guère permis. Pourrais-je poser une question? Pourquoi pensez-vous qu'ils le font? Pourquoi le CN l'utilise-t-il?

M. Howe: Je ne sais pas pourquoi ils le font, probablement parce qu'ils sont restés si longtemps uniquement préoccupés des chemins de fer et qu'ils n'ont fait aucune recherche dans ce domaine.

M. Pickersgill: Pourquoi pensez-vous que le CN utilise des camions au lieu de quelques véhicules sur les voies ferroviaires.

M. Howe: J'aimerais bien le savoir.

M. Pickersgill: Je pense qu'il s'agit d'une réponse très simple monsieur Howe, c'est tout simplement parce que cela ne revient pas si cher et qu'ils ne perdent pas tant d'argent là-dessus et qu'ils arrivent même à faire quelques bénéfices.

M. Howe: Je crois après en avoir discuté avec les gens des syndicats qu'ils seraient tout à fait désireux de voir que cela fonctionne avec un homme si des mesures de sécurité appropriées étaient prévues.

M. Pickersgill: Nous allons examiner l'affaire. Vous avez peut-être fait la découverte du siècle.

M. Howe: Je ne crois pas. Cela a été fait en 1967 aux États-Unis. Ce n'est pas nouveau.

M. Pickersgill: C'est toujours le même siècle.

Le président: Si vous pouviez parler un à la fois, cela serait beaucoup plus facile pour les interprètes...

M. Howe: Je suis très heureux d'obtenir cette admission de votre part monsieur le président, car je crois que c'est important. Il y a des voies ferroviaires à travers le Canada. Même à Terre-Neuve où ils ont supprimé le Bullet, cela aurait été plus pratique. Apparemment, nombre de Terre-neuviens ne sont pas trop contents avec le service d'autobus qu'ils ont là-bas.

M. Pickersgill: Il y a deux fois plus de gens qui voyagent par autobus qu'il n'y en a jamais eu par le train.

M. Howe: C'est parce que vous n'avez pas amélioré le train... Pendant combien d'années? C'est le problème

[Text]

in our area. As I say, those rail liners were bought originally for the commuter service in Montreal and they were taken up there and they were left there for 15 years with no improvement at all. And people who got on them in Owen Sound rode on those hard commuter seats all the way to Toronto. They did not use it unless as a last resort. To me, a service has to be made attractive, and I think it could be economic with one operator and bring those buses into Guelph off all those branch lines; on holidays they could put a trailer behind it or use two of them. They could buy six of them probably for what a rail liner costs and give much better service.

Mr. Pickersgill: I would like to see it, I can tell you that. If it can be made reasonably economic, I could not agree with you more. I would far rather travel on one of those things than in a private motor car and be apt to be run into by someone who is not a very good driver.

Mr. Howe: That is right. And we have got to do this. Just as Mr. Skoberg was talking about environmental problems, we have got to do something to wean the people away from their own private motor cars, which are polluting our cities; one man in one car going to Toronto or Montreal, all of our cities, is the problem with traffic, with pollution and everything we have. I feel that something like this might be feasible and should be tried.

Mr. Pickersgill: As far as your objective is concerned, I agree with it.

Mr. Howe: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, something that I have been in a general way very concerned about, and I think many members of Parliament and the public as well, is that in the context of all transportation in Canada, there has been a somewhat unco-ordinated process of decision-making in the sense that different parts of our transportation systems in Canada continue to be divided or broken up into too many pieces so that with the small and thinly settled population that we have in the country as a whole, it is difficult for too many to be operating; it is next to impossible. I am sure the Commission is aware of this even better than I; that if there are too many in on the action, nobody is going to survive.

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, when you are deciding on an application for a new operator in some field of transportation or an operator who wants to expand an operation or decrease an operation, do you have the authority and do you go into all the aspects of the applicant's application—financial conditions, the methods of financing planned, fares and rates to be charged? For example, with airlines, do you just rely on their figures on aircraft needs in light of current and projected traffic, or do you do projections? This has to do with capitalizing, the fantastic capital that is required

[Interpretation]

dans notre région. Comme je l'ai dit, ces wagons ont été achetés à l'origine pour le service régional à Montréal. Ils ont été transportés là et pendant 15 ans et aucune amélioration n'y a été apportée. Les gens qui prennent le train à Owen Sound voyagent sur ces sièges inconfortables jusqu'à Toronto. Sauf en dernier ressort, ils n'y recourent guère. A mon avis, il faut rendre un service attrayant, et je crois qu'il pourrait être économique avec un opérateur il faudrait amener ces autobus à Guelph le taux de ces lignes est secondaire. Les jours de congé ils pourraient mettre une remorque derrière ou utiliser deux d'entre eux. Ils pourraient en acheter six d'entre eux probablement pour le prix d'un wagon ferroviaire et pourraient donner un bien meilleur service.

M. Pickersgill: J'aimerais voir cela, je ne puis vous le dire. Si l'économie trouve son compte je suis entièrement d'accord avec vous. J'aimerais beaucoup mieux voyager dans un de ces véhicules que dans une automobile privée et courir le risque d'un accident par la faute d'un mauvais chauffeur.

M. Howe: C'est juste. C'est ce qu'il nous faudra faire. Tout comme M. Skoberg quand il parlait des problèmes d'environnement nous devons faire quelque chose pour détourner les gens de leurs propres voitures qui polluent nos villes; un homme dans une voiture qui va à Toronto ou à Montréal et cela dans toutes nos villes c'est le problème avec la circulation avec la pollution et avec tout le reste. Je pense que quelque chose de ce genre serait faisable et cela devrait être essayé.

M. Pickersgill: Je suis entièrement d'accord avec votre objectif.

M. Howe: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Pickersgill, il y a quelque chose qui me préoccupe beaucoup et je crois que c'est la même chose pour les députés et pour le public en général, c'est que dans le contexte de tous les transports au Canada il y a eu un manque de coordination dans les décisions qui ont été prises en ce sens que différentes parties de nos services de transport au Canada continuent d'être divisées ou fragmentées en tant de pièces que, avec la population peu importante et largement répartie comme nous avons dans le pays en général, l'exploitation devient difficile pour un trop grand nombre, elle devient presque impossible. Je suis certain que la Commission est au courant de ceci peut-être mieux que moi. Si trop de gens s'en occupent, personne ne peut tenir le coup.

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Pickersgill, lorsque vous prenez une décision sur la demande présentée par un nouvel opérateur dans quelque secteur de transport ou par un opérateur qui veut élargir son entreprise ou au contraire la réduire, avez-vous le pouvoir et étudiez-vous tous les aspects de la demande, les conditions de financement, les méthodes de financement envisagées, ainsi que les prix et les taux qui seront demandés? Pour ce qui est des services de transport aérien, vous fiez-vous aux chiffres qu'ils vous remettent et qui sont basés sur le trafic en cours et à venir ou est-ce que

[Texte]

and will be required by airlines. Do you go into all these aspects before you make any decisions on these applications?

• 1150

Mr. Pickersgill: Yes, that is true.

Mr. Benjamin: I would like to task then, is the Commission really satisfied that the movement of Air Canada and CP Air into 747s, stretch jets, is occurring sooner than it needs to and because of the prestige and the competition internationally and domestically, that they are moving into this really a few years sooner than they need to, or should, in light of our capability to handle it, in light of the amount of traffic there will be?

Mr. Pickersgill: I should have entered a caveat in my answer to you. We do go into these matters for all the airlines except Air Canada. Air Canada is, after all, owned by the Crown, and the Minister of Transport and the Minister of Finance have to satisfy themselves about whether the capital budget is justified or not. Air Canada has a direct contract with the government. We do not have in the Commission the same jurisdiction over Air Canada as we have over every other airline, and with respect to Air Canada, we do not make the same evaluation that we do for the other airlines.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Pickersgill: So far as I know, CP Air has not up to now ordered any 747s.

Mr. Benjamin: No. I think they have a couple of SSTs but that is five or six years away.

Mr. Pickersgill: I beg your pardon?

Mr. Benjamin: They have a couple of Concorde ordered I think but that is five or six years away.

Mr. Pickersgill: Well, I think they are in the queue. I am not even sure they are for the Concorde.

Mr. Benjamin: Yes, I think they have two ordered.

Mr. Pickersgill: Anyway, these positions in the queue do not mean a great deal.

Mr. Benjamin: No, it is just an option buy, an intention. Do you feel free or feel some responsibility even without as much control over Air Canada as you have over other airlines, to at least caution, warn and suggest where you may think that they are making a move into something that is going to be extra costly in terms of capital requirements sooner and larger than they need at the present time and this sort of thing?

Mr. Pickersgill: To the extent that they would consult us separate from the consultation of the Minister of Transport and his staff, and the Minister of Finance and the Treasury Board, we would not hesitate to express an opinion that there are after all elsewhere in the government people who have to answer for the expenditure of the money; therefore, ours would be kind of back-seat driving in this particular context.

Mr. Benjamin: In the area of fares though, I presume your authority over Air Canada would be equivalent to any other airline, would it not?

[Interprétation]

vous faites vous-même des études à ce sujet? Tout ceci a trait à l'énorme capital requis et qui sera requis par les services de transport aérien? Tenez-vous compte de tous ces détails avant de prendre une décision?

M. Pickersgill: Ce que vous dites est vrai.

M. Benjamin: La Commission est-elle contente que Air Canada et CPR aient adopté les nouveaux Boeing 747 plutôt que prévu du trafic aérien auquel il faudra faire face?

M. Pickersgill: Nous le faisons pour toutes les compagnies sauf pour Air Canada. Cette dernière appartient à la Couronne et le ministre des Transports de même que le ministre des Finances doivent s'assurer que le budget est justifié. Air Canada a des obligations envers le gouvernement. Les pouvoirs de la Commission sont restreints quand il s'agit d'Air Canada.

M. Benjamin: Bon.

M. Pickersgill: Que je le sache, CPR n'a pas encore commandé de Boeing 747.

M. Benjamin: Non. Je crois qu'ils ont commandé quelques SSTs qui ne seront livrés que dans cinq ou six ans.

M. Pickersgill: Pardon?

M. Benjamin: Ils ont commandé quelques Concorde qui, je crois, ne seront livrés que dans cinq ou six ans.

M. Pickersgill: Ils doivent attendre. Je ne suis pas du tout sûr en ce qui a trait aux Concorde.

M. Benjamin: Je crois qu'ils en ont commandé deux.

M. Pickersgill: Je crois que la liste d'attente n'est pas tellement significative.

M. Benjamin: Non, ce n'est qu'une option. Vous sentez-vous libres ou vous sentez-vous obligés d'avertir Air Canada quand vous croyez qu'elle prend une décision qui exigera beaucoup de capitaux et qui n'est pas nécessaire présentement?

M. Pickersgill: Si, en plus de demander l'avis du ministre des Transports et de son personnel, du ministre des Finances et du Conseil du trésor, on nous demandait notre opinion, nous n'hésiterons pas à la leur donner en disant qu'après tout il y a au sein du gouvernement quelqu'un qui doit justifier les dépenses.

M. Benjamin: Pour ce qui est des tarifs, j'imagine que votre autorité équivaut pour les compagnies?

[Text]

Mr. Pickersgill: Yes, the situation with respect to fares is roughly the same under the Aeronautics Act as it is now with the railways. They have to file their tariffs, they do not have to be approved, but if we think they are unreasonable in any way we can disapprove them, and disallow them, and we quite often do.

Mr. Benjamin: In the recent, I think, 10 per cent increase, was it, of air fares...

Mr. Pickersgill: I am sure it was not a planned increase, it varied. It was greater for short distances than it was for long distances for obvious reasons.

Mr. Benjamin: Yes, I suspect in their application they gave all the variety of rate changes they wanted and it would vary anywhere from 5 per cent to 20 per cent, would it not?

Mr. Pickersgill: I would not, without reference to documents, say what the percentages were, but there was a variation.

Mr. Benjamin: Yes, right. The public was under the impression, and I was to, that there was a 10 per cent increase and I did not worry much about it anymore until I started getting a lot of complaints from people who are now finding that the standby fares are two-thirds or three-quarters, the old age pensioners, the student fares. There is much more than a 10 per cent increase and they think they have been misled and no doubt the application Air Canada made was quite proper and provided for those kind of increases.

Mr. Pickersgill: They make a decision and they file the tariff to the public and then if we decide in our wisdom that it is unreasonable then we interfere, but they do not have to have our approval for these things.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Pickersgill: I think really if you wanted to follow this line of questioning, Mr. Benjamin, very far, I think it would be very much more useful to do it with Air Canada where you have the people who make the decision.

Mr. Benjamin: Yes, I intend to. I am wondering what kind of watchdog supervision and so on, the Commission carries on.

Mr. Pickersgill: If we see something that looks obviously out of line, we do not hesitate one minute to interfere.

• 1155

Mr. Benjamin: In the last round of increases then you saw nothing there that...

Mr. Pickersgill: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: In this last round of air fare increases, as far as the Commission is concerned, was there nothing there that they thought was unreasonable or decided to reject?

Mr. Pickersgill: I do not know if we have completed our examination of them yet.

[Interpretation]

M. Pickersgill: Oui. La situation pour ce qui est des tarifs est à peu près la même en vertu de la loi sur l'aéronautique que celle des chemins de fer. Les compagnies doivent publier leurs tarifs; ces derniers n'ont pas à être approuvés, mais si, à notre avis, ils ne sont pas raisonnables, nous pouvons les désapprouver, ce que nous faisons souvent.

M. Benjamin: La récente augmentation de 10 p. 100 des tarifs aériens...

M. Pickersgill: Ce n'était pas prévu. L'augmentation était plus importante pour les courtes distances que pour les longues distances et les raisons en sont évidentes.

M. Benjamin: Les changements de taux varient de 5 à 20 p. 100, non?

M. Pickersgill: Sans aucun document, je ne peux dire quels sont les pourcentages, mais je sais qu'ils varient beaucoup.

M. Benjamin: Je croyais, comme tout le monde, que l'augmentation était de 10 p. 100. Cependant, je me suis rendu compte qu'il n'en était pas ainsi quand les gens ont commencé à se plaindre en effet, les billets de retraités, d'étudiants, sont maintenant les deux tiers, ou les trois quarts du plein prix. L'augmentation est donc plus élevée que 10 p. 100; je crois qu'on s'est laissé tromper et que la demande d'Air Canada le mentionnait.

M. Pickersgill: Air Canada prend une décision et publie ses tarifs; si nous croyons que ce n'est pas raisonnable, nous intervenons, mais la compagnie n'a pas besoin de notre approbation à ce sujet.

M. Benjamin: Je comprends.

M. Pickersgill: Si vous avez l'intention de poser d'autres questions du genre, il serait beaucoup mieux de les poser à Air Canada.

M. Benjamin: J'en ai bien l'intention. Je me demande quel genre de surveillance la Commission peut fournir.

M. Pickersgill: Si nous nous rendons compte que quelque chose ne vas pas, nous n'hésitons jamais à intervenir.

M. Benjamin: Dans la dernière série d'augmentations alors vous n'avez rien vu là qui...

M. Pickersgill: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Dans cette dernière série d'augmentations des tarifs aériens, en ce qui concerne la Commission, il n'a rien eu là que ils sont pensés d'être irrésolvable ou décidé de rejeter?

M. Pickersgill: Je ne sais pas si nous avons terminé de les examiner maintenant.

[Texte]

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Pickersgill: We also deal with every complaint we receive.

Mr. Benjamin: Are you carrying on any investigation into the activities of both the Canadian air lines last summer in the matter of international affairs? I am sure you heard about it and have probably had complaints.

Mr. Pickersgill: Yes, I have had a lot to do with that.

Mr. Benjamin: Is investigation being carried on in this still or has it been completed?

Mr. Pickersgill: We are very greatly concerned about this matter. We are not altogether happy about the way IATA operates, I can tell you that. We thought the Canadian air lines were making very sensible proposals and were very sorry they could not get an adequate enough majority.

Mr. Benjamin: I am more specifically referring to their activity in the funds they collected—I will not say fares—for international fares last summer.

Mr. Pickersgill: Oh, you mean the question resulting from the exchange?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pickersgill: We interfered with that and changed the rate by order. It so happens, Mr. Benjamin, that both air lines are meeting with several of the commissioners and officers of the Commission this very morning to look at the rate again. So, it could not be under more active consideration than it is this morning.

Mr. Benjamin: I have been informed, and I do not know how accurate it is, that three or four other air lines—I think BOAC was mentioned, Air France and Alitalia used the same practice last summer—gave refunds and are still giving refunds to those who apply. I have been told that Air Canada and CP Air feel that this is impossible; they could not do it; it is an administrative nightmare, etc. It has alleged by some people at a university who are still researching this that at a minimum several hundred thousand dollars was milked out of Canadian air travellers last summer on that 8 per cent deal whenever someone presented Canadian funds. I do not know if anybody will ever know for sure just how much more was collected than should have been. Is the Commission having any discussions with the two air lines about their too making refunds? Whether or not any of the others did, I am not particularly interested.

Mr. Pickersgill: I do not think there is anything in the law that would give us power to order them or to order any other air line to make a refund because what they did was perfectly lawful. It may have been undesirable,

[Interprétation]

M. Benjamin: Je vois.

M. Pickersgill: Nous nous occupons également de toutes plaintes que nous recevons.

M. Benjamin: Est-ce que vous faites également une enquête dans les activités des lignes aériennes canadiennes au cours de l'été dernier en ce qui concerne les affaires internationales? Je suis sûr que vous avez entendu parlé de cela et que vous probablement eu des plaintes.

M. Pickersgill: Oui, j'ai eu pas mal à faire avec cela.

M. Benjamin: Est-ce que l'enquête a eu lieu encore ou est-ce qu'elle a été terminée?

M. Pickersgill: Nous sommes préoccupés de cette affaire. Nous ne sommes pas trop heureux en ce qui concerne la manière dont l'AITA fonctionne, je peux vous le dire. Nous avons pensé que les lignes aériennes canadiennes faisaient des propositions très sensées et nous avons regretté qu'elles n'obtiennent pas une majorité suffisante.

M. Benjamin: Je me rapporte plus spécifiquement à leurs activités dans les fonds qu'elles ont recueillis—je ne dirais pas les prix de voyage—pour les voyages internationaux l'année dernière.

M. Pickersgill: Oh, vous voulez dire la question qui résulte du change?

M. Benjamin: Oui.

M. Pickersgill: Nous sommes intervenus là-dedans et avons changé le taux par ordre. Monsieur Benjamin, il s'est produit que les deux lignes aériennes se sont réunies avec plusieurs commissaires et fonctionnaires de la Commission ce matin même pour examiner de nouveau le tarif. Aussi, il ne pourrait pas être étudié avec plus de soins qu'il ne l'a été ce matin.

M. Benjamin: On m'a informé, et je ne sais pas jusqu'à quel point cette information est exacte, que trois ou quatre autres lignes aériennes—je pense que la BOAC a été mentionné, ainsi qu'Air France et Alitalia ont utilisé la même pratique l'été dernier—ont effectué des remboursements et effectuent encore des remboursements pour ceux qui en font la demande. On m'a dit que Air Canada et CPR pensent que cela est impossible; ils ne pourraient le faire; c'est un cauchemar administratif, etc. Il a été affirmé par certaines personnes dans une université qui font de la recherche sur ce problème que un minimum de plusieurs centaines de milliers de dollars a été soutiré aux Canadiens qui ont voyagé par air l'été dernier sur cette affaire de 8 p. 100 chaque fois que quelqu'un présentait des fonds canadiens. Je ne sais pas si quelqu'un saura jamais pour sûr combien d'argent a été recueilli de plus que cela n'aurait dû l'être. Est-ce que la Commission a des discussions avec les deux lignes aériennes en ce qui concerne les remboursements? Je ne suis pas particulièrement intéressé à savoir et si certains autres l'ont fait ou pas.

M. Pickersgill: Il n'y a rien dans la loi qui nous donne le pouvoir de leur ordonner ou d'ordonner à une autre ligne aérienne d'effectuer un remboursement parce que ce qu'ils ont fait était parfaitement légal. Il se peut que

[Text]

but it was perfectly lawful and, therefore, they would have to decide or else Parliament would have to make some provision. You cannot arbitrarily...

Mr. Benjamin: I think it was perfectly fraudulent.

Mr. Pickersgill: Look at the other side of it. What you are saying is because, for international reasons, the fare was in American dollars and was converted into Canadian dollars that when the ratio between the two changed, the fare in Canadian dollars should change, notwithstanding the fact that the costs of the Canadian air lines are nearly all still in Canadian dollars.

Mr. Benjamin: Yes, but Mr. Pickersgill...

Mr. Pickersgill: I am just putting the other...

Mr. Benjamin: Yes, I know.

Mr. Pickersgill: I am not saying I agree with this. There are two sides to this.

Mr. Benjamin: Yes, the wrong side and the right side, and in this instance I think the passengers are the right side.

Mr. Pickersgill: It is like most arguments, sir, there is not a wrong side and there is not a right side.

• 1200

Mr. Benjamin: Mr. Pickersgill, the public knows that for possibly two or three months, certainly for several weeks, Air Canada was charging people an 8 or 8½ per cent discount on Canadian funds when Air Canada, and in fact the clerk at the counter, knew that the rate that day was 2 per cent and people were being hit for an extra \$40, \$60 or \$80. Now if that is not some kind of chicanery, I do not know what is. And nobody can tell me that Air Canada could not have informed its passenger offices almost daily what the rate was on the Canadian dollar as it pertains to the American dollar. I think this was some outrageous corporate practice.

Mr. Pickersgill: Maybe you can take that up with Air Canada.

Mr. Benjamin: I certainly will, but it seems to me that you are the body to oversee that.

Mr. Pickersgill: We decided at a given point that the rate should be changed and we changed it.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Pickersgill: And we are discussing the matter with the airlines again today.

Mr. Benjamin: Are you discussing undoing what they did?

Mr. Pickersgill: No, because we have no legal power to do that. In a society where the rule of law prevails, bureaucrats should not try to do things that are unlawful.

[Interpretation]

cela n'ait pas été souhaitable, mais c'était parfaitement légal, et, donc, ils auront à décider ou autrement le Parlement devrait faire une disposition. Vous ne pouvez d'une manière arbitraire...

M. Benjamin: Je pense que cela est parfaitement malhonnête.

M. Pickersgill: Examiner l'autre côté du problème. Ce que vous dites est que, parce que, pour des raisons internationales, le prix du voyage était en dollars américains ait été converti en dollars canadiens, lorsque le rapport entre les deux a changé, le prix du voyage en dollars canadiens aurait dû changer, nonobstant le fait que les frais des lignes aériennes canadiennes sont presque tous encore en dollars canadiens.

M. Benjamin: Oui, mais M. Pickersgill...

M. Pickersgill: J'examine juste l'autre...

M. Benjamin: Oui, je le sais.

M. Pickersgill: Je ne dis pas que j'approuve cela. Il y a deux aspects à cette question.

M. Benjamin: Oui, le bon côté et le mauvais côté, et dans cet exemple je pense que les passagers se trouvent du bon côté.

M. Pickersgill: C'est comme pour la plupart des arguments, monsieur, il n'y a pas un côté qui a tort et il n'y a pas un côté qui a raison.

M. Benjamin: Monsieur Pickersgill, le public sait que durant deux ou peut-être trois mois, en tout cas durant plusieurs semaines, Air Canada escomptait 8 ou 8.5 p. 100 sur les devises canadiennes tandis que la Société Air Canada, et en fait le greffier au comptoir, savait que le taux était de 2 p. 100, ce qui devait dire que les gens payaient un montant excédant de 40, 60 ou 80 dollars. Voilà un beau cas de chicanerie. Et il n'y a personne qui me dira qu'Air Canada n'aurait pas pu informer ces bureaux de passagers presque journalièrement au sujet du taux du dollar canadien comparé à celui du dollar américain. Je pense qu'il s'agit ici d'une façon de faire outrageuse de la part de la société Air Canada.

M. Pickersgill: Peut-être que vous pourriez en discuter avec Air Canada.

M. Benjamin: Je le ferai certainement, mais il me semble que c'est à vous qu'en revienne la responsabilité.

M. Pickersgill: Nous avons décidé à un moment donné que le taux devrait être changé, et nous l'avons changé.

M. Benjamin: Bien.

M. Pickersgill: Et nous discutons actuellement de ce sujet avec les lignes aériennes.

M. Benjamin: Êtes-vous en train de discuter comment réparer ce qu'elles ont fait?

M. Pickersgill: Non, parce que nous n'avons pas de pouvoir juridique pour faire cela. Dans une société qui fonctionne sous l'empire de la loi, les bureaucrates ne devraient pas essayer de faire des choses qui sont illégales.

[Texte]

Mr. Benjamin: We will go into this further with Air Canada when their annual report is reviewed.

Mr. Pickersgill: Oh yes.

Mr. Benjamin: I was hoping that you and your Commission at least would feel a need to let them know what you think of that practice, if nothing else.

Mr. Pickersgill: Well, actions speak louder than words—we changed the rate.

Mr. Benjamin: Right, but what they did prior to the rate being changed.

Mr. Pickersgill: As I say, we have no legal power to do anything.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, have I used up my time? If so, will you put me down again?

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Surely there must be some questions from the Opposition or the government members, Mr. Chairman?

Just to follow up on that for a moment, the National Transportation Act spells out the powers and duties of your Commission. Would you look under Section 15. In respect of Air Canada, Mr. Pickersgill, you said you did not have that much say in what their operation may be. However, it says:

(b) undertake studies and research into the economic aspects of all modes of transport within, into or from Canada;

Then Section 15(c), which you have in front of you, says:

(c) inquire into and report to the Minister on the relationship between the various modes of transport ... development, regulation and control of the various modes of transport;

Then over to (g):

(g) establish general economic standards and criteria to be used in the determination of federal investment in equipment and facilities as between various modes of transport and within individual modes of transport and in the determination of desirable financial returns therefrom;

The next one says:

(h) inquire into and advise the government on the over all balance between expenditure programs of government departments or agencies for the provision of transport facilities... measures to develop revenue from the use of transport facilities provided or operated by any government department or agency;

And the last:

(i) participate in the economic aspects of the work of intergovernmental, national or international organizations dealing with any form of transport under the jurisdiction of Parliament, and investigate, examine and report on the economic effects...

[Interprétation]

M. Benjamin: Nous discuterons de ceci plus à fond lors de l'étude du rapport annuel d'Air Canada.

M. Pickersgill: Oui.

M. Benjamin: J'espérais que vous ainsi que votre commission ressentirait au moins le besoin de leur faire savoir ce que vous pensez au sujet de cette façon d'agir.

M. Pickersgill: Les actes en disent plus long que les mots, et la preuve en est que nous avons changé le taux.

M. Benjamin: Très bien, mais il s'agit ici de ce qui s'est passé avant que le taux ne fut changé.

M. Pickersgill: Comme je viens de le dire, nous n'avons pas de pouvoir juridique pour entreprendre quelque action que ce soit.

M. Benjamin: Monsieur le président, et j'ai épuisé mon temps, et si c'est le cas, pourriez-vous m'inscrire de nouveau?

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, les membres de l'opposition ou du gouvernement doivent certainement avoir certaines questions à poser?

Pour faire suite à cela pour un instant, la Loi nationale sur les transports stipule les pouvoirs ainsi que les devoirs de votre commission. Veuillez vérifier l'article 15. M. Pickersgill, vous avez dit, au sujet d'Air Canada, que vous n'avez pas grand chose à dire en ce qui a trait au fonctionnement de cette société. Toutefois, l'article dit:

b) entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

Ensuite à l'article 15 c) que vous avez devant vous, on dit:

c) faire enquête et rapport au Ministre sur les relations entre les divers moyens de transport... le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport;

Ensuite, à l'alinéa g) on dit:

g) établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux, ainsi qu'à la détermination des rendements financiers qui seraient souhaitable d'en obtenir;

Dans l'alinéa suivant on dit:

h) faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet de l'équilibre d'ensemble entre les programmes de dépenses entrepris par les ministères, le département où les organismes du gouvernement pour fournir des installations... des mesures visant à développer les revenus provenant de l'utilisation des installations de transport fournis ou exploités par tout ministère, département ou organisme du gouvernement;

Et ensuite dans le dernier alinéa on dit:

[Text]

I think I asked a question the last time you were here on the ordering of the supersonic planes by Air Canada. The question was: Is the Canadian Transport Commission or the Ministry of Transport aware of the recent announcement by Air Canada that six Boeing supersonic planes have been ordered to be flying in Canada around 1978? You said yes. The previous question was what specific research has been undertaken by any government agency or department regarding the effects of supersonic flying over Canada. The answer there was "none". You said the Ministry of Transport was following the development of this type of aircraft from the viewpoint of applying...

Mr. Pickersgill: Who are you quoting there?

Mr. Skoberg: This is a question asked and acknowledged in the House—Question No. 2289.

The first question was: Have the Department of Transport or the Canadian Transport Commission approved the supersonic planes flying over and landing in Canada? And the answer was "No."

In view of the regulations and powers embodied under the National Transportation Act, I am wondering why you would not ensure that they come to your Commission first in determining whether this type of activity can be carried on by Air Canada or any other organization without proper research?

Mr. Pickersgill: Actually, under the law the Canadian Transport Commission has the responsibility—and this is for historical reasons—to regulate rail safety. The responsibility for air safety is in the Ministry of Transport, it is not in our Commission. The same is true of water safety.

● 1205

These are things that they have the responsibility for, not us. I admit that this may be a little illogical but it is the law as it now stands.

Mr. Skoberg: I am not referring to safety, necessarily, Mr. Pickersgill. I am talking about the entire area of your powers and duties under the commission and of why the studies and research into the economic aspects of all modes of transport to and from Canada is not taken into consideration.

Mr. Pickersgill: We do our very utmost to take this into consideration. What we try to do is deal with the broad general subject. We do not try to interfere with the responsibilities of the Minister of Transport and the Minister of Finance to determine the budget of Air Canada.

[Interpretation]

i) collaborer aux aspects économiques des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux ou internationaux qui s'occupent d'un moyen quelconque de transport relevant de la compétence du Parlement, et faire des enquêtes, des examens et des rapports sur les effets et les exigences économiques...

Je pense que la dernière fois que vous étiez ici j'ai posé une question au sujet de commande faite par Air Canada pour des avions supersoniques. Ma question était: la Commission canadienne des transports ou bien le ministère des Transports sont-ils conscients du fait qu'Air Canada a annoncé tout récemment que six avions supersoniques Boeing ont été commandés afin d'être utilisés au Canada aux environs de 1978? Vous avez dit que oui. La question précédente demandait quelle recherche en particulier a été faite par n'importe quel organisme du gouvernement ou ministère au sujet des effets causés par les vols supersoniques au-dessus du Canada. En réponse on a dit qu'il n'y en avait pas. Vous avez dit que le ministère des Transports était en train d'étudier le développement de ce genre d'avion du point de vue de l'application...

M. Pickersgill: Qui citez-vous?

M. Skoberg: Il s'agit d'une question qui fut posée et répondue à la Chambre. La question II 2289.

La première question était la suivante: le ministère des Transports ou la Commission canadienne des transports ont-ils approuvé les envolées au-dessus du Canada et l'atterrissage au Canada d'avions supersoniques? Et la réponse fut «non».

En vertu des règlements et des pouvoirs stipulés dans la Loi nationale sur les transports, je me demande pourquoi vous ne vous assurez pas qu'il s'adresse d'abord à votre Commission afin de déterminer si Air Canada ou tout autre organisation peut entreprendre ce genre d'activité sans avoir fait les recherches voulues?

M. Pickersgill: En fait, d'après la loi, la Commission canadienne des transports est responsable, pour des raisons historiques, de la réglementation de la sécurité des chemins de fer. Le ministère des Transports a la responsabilité pour la sécurité aérienne; ce n'est pas notre Commission qui détient cette responsabilité. C'est la même chose en ce qui a trait à la sécurité des eaux.

Ce sont des choses qui dépendent d'eux, et non de nous. J'admets que cela est peut-être un peu illogique, mais la loi est ainsi.

M. Skoberg: Je ne parle pas nécessairement de la sécurité, monsieur Pickersgill. Je parle du domaine général de vos pouvoirs et de vos devoirs, dans le cadre de la commission, et je me demande pourquoi les études et les recherches faites au sujet des aspects économiques de tous les moyens de transport vers et à partir du Canada ne sont prises en considération.

M. Pickersgill: Nous faisons tout notre possible pour en tenir compte. Ce que nous essayons de faire est d'aborder le sujet dans l'aspect général. Nous n'essayons pas de nous ingérer dans les affaires du ministre des transports ou du ministre des finances pour décider du budget d'Air Canada.

[Texte]

Mr. Skoberg: It appears, though, that the government in their wisdom, when the National Transportation Act was passed, did give you that power and that instruction.

Mr. Pickersgill: No, I do not think it did. This does not supersede the contract between the government and Air Canada.

Mr. Skoberg: Are you suggesting that Air Canada is outside your control and regulations under the National Transportation Act?

Mr. Pickersgill: In some respects, yes, it is. If you will read the contract between Air Canada and the government, you will see that it is. The government, for example, can pass an Order in Council giving Air Canada the right to fly between two points, and we then have to issue them a licence. We have no discretion. That is not true of any other airline. That is the law as it is at present.

Mr. Skoberg: I thought this was the law as it is at present: the act that was passed in Parliament.

Mr. Pickersgill: This is not the whole of the law.

Mr. Skoberg: True; but how could they take away your powers and duties under the National Transportation Act—and I am concerned about this—by Governor in Council order and in agreement between the airlines and the Department of Transport?

Mr. Pickersgill: This is because of the Air Canada Act. The Air Canada Act is also the law, and this does not supersede the Air Canada Act.

Mr. Skoberg: Are you initiating any studies or research into this type of purchasing of planes that Mr. Benjamin is referring to and in answer to a question that I have on the Order Paper? Are you looking at the over-all economic aspect of the purchase of the Supersonic and even the Jumbo Jet—the 747s—right now?

Mr. Pickersgill: They have purchased them.

Mr. Skoberg: True; but did you initiate any research studies into that type of...

Mr. Pickersgill: No, because my best recollection is that those orders had been given before the Commission was established.

Mr. Skoberg: Those orders had been given?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Skoberg: These orders had not been given—the ones for the Supersonic—before the Commission was established.

Mr. Pickersgill: They got positions on the Concorde when I was Minister of Transport, if I remember rightly.

Mr. Skoberg: The delivery dates, of course, for the Boeings is supposed to be...

[Interprétation]

M. Skoberg: Cependant, il semble que le gouvernement, dans toute sa sagesse, lorsque la loi nationale sur les transports a été adoptée, vous a donné ce pouvoir et cette tâche.

M. Pickersgill: Non, je ne pense pas qu'il l'ait faite. Cela ne prévaut pas sur le contrat entre le gouvernement et Air Canada.

M. Skoberg: Voulez-vous dire qu'Air Canada ne dépend plus de votre contrôle et de vos règlements, en vertu de la loi nationale sur les transports?

M. Pickersgill: Dans une certaine mesure, c'est exact. Si vous lisez le contrat établi entre Air Canada et le gouvernement, vous verrez que c'est exact. Le gouvernement, par exemple, peut promulguer un décret donnant à Air Canada le droit d'assurer la liaison entre deux points, et alors, nous devons lui donner un permis. Nous n'avons pas de pouvoirs discrétionnaires. Cela n'est vrai pour aucune autre compagnie d'aviation. La loi est ainsi faite.

M. Skoberg: Je croyais qu'il s'agissait de la loi telle quelle est à l'heure actuelle: la loi qui a été adoptée au Parlement.

M. Pickersgill: Ce n'est qu'une partie de la loi.

M. Skoberg: C'est exact; mais comment pourrait-on vous retirer vos pouvoirs et vos devoirs en vertu de la loi nationale sur les transports—et cela me préoccupe beaucoup—par une décision du gouverneur en conseil et par un accord entre les compagnies d'aviation et le ministère des Transports?

M. Pickersgill: La cause en est la loi sur la société Air Canada. Cette dernière est aussi la loi, et celle-ci ne prévaut pas sur la loi sur la société Air Canada.

M. Skoberg: Avez-vous entrepris des études ou des recherches au sujet de l'achat d'avion dont parle M. Benjamin et en réponse à une question que j'ai sur l'ordre du jour? Tenez-vous compte de l'ensemble de l'aspect économique de l'achat d'un avion à réaction supersonique ou même Jumbo—comme les 747—à l'heure actuelle?

M. Pickersgill: Ils les ont achetés.

M. Skoberg: C'est exact; mais avez-vous entrepris des études de recherche à ce sujet...

M. Pickersgill: Non, car, si je me souviens bien, ces commandes ont été faites avant que la commission n'ait été établie.

M. Skoberg: Ces commandes avaient été faites?

M. Pickersgill: Oui.

M. Skoberg: Ces commandes n'avaient pas été faites—en ce qui concerne l'avion à réaction supersonique—avant que la commission n'ait été établie.

M. Pickersgill: Ils avaient pris des options sur le Concorde lorsque j'étais ministre des transports, si je me souviens bien.

M. Skoberg: Les dates de livraison, bien entendu, pour les boeing doivent être...

[Text]

Mr. Pickersgill: The Boeing is dead.

Mr. Skoberg: It is hard to say; but whether it is dead or not, the implication is...

Mr. Pickersgill: The Boeing has been killed by the Congress of the United States.

Mr. Skoberg: Do you have any concern whatsoever within your commission of curtailing the number of air flights between Montreal, Toronto and Vancouver in order to fill the Jumbos that will be going into operation?

Mr. Pickersgill: If we found that the schedules were not taking care of the traffic, there is nothing in the law that is quite comparable with Section 315 of the Railway Act; but we consider that we have a similar power to do whatever we can with respect to schedules and so on, to make sure that the airlines that are licensed to provide a service, provide the service.

Mr. Skoberg: I am talking about the number of services.

Mr. Pickersgill: You mean the number of flights?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Pickersgill: We do not try to run the airlines.

Mr. Skoberg: Are you concerned about service to the public?

• 1210

Mr. Pickersgill: Of course. That is our primary duty.

Mr. Skoberg: I will explain what I am trying to get at, if I possibly can. If they do take two flights off in order to fill the jumbo, which reduces the service and the flights to the public and therefore the opportunity to travel, are you concerned with that particular aspect, or only concerned with the economic side of filling the jumbo?

Mr. Pickersgill: I think we are concerned with every aspect of it. It may well be that without any very serious curtailment of service to the public you could have fewer flights between Vancouver and Toronto than there are at the present time. The reason there are so many is that there is a demand for the seats, the aircraft are of a certain size, and you have to divide the number of seats required by the number of aircraft. If you have a bigger aircraft, obviously you do not need as many flights. And I do not know that you need a flight every hour on the hour between Vancouver and Toronto.

Mr. Skoberg: No, we are better off to have one with about 600 people on it, then we can flood the airport and spend millions and millions of dollars trying to accommodate the people we unload, instead of having smaller flights and smaller planes and accommodations.

Mr. Pickersgill: Well, we would be very concerned about that and I think the Department of Transport, which runs the airports, would be a lot more concerned than we are.

Mr. Skoberg: My main point is that I do not think the other departments are giving the Canadian Transport

[Interpretation]

M. Pickersgill: Le boeing n'existe plus.

M. Skoberg: C'est difficile à dire; mais qu'il existe ou qu'il n'existe plus, il n'en reste pas moins que...

M. Pickersgill: Le boeing a été éliminé par le congrès des États-Unis.

M. Skoberg: Avez-vous l'intention, dans votre commission de réduire le nombre de vol entre Montréal, Toronto et Vancouver, afin de remplir les Jumbo qui feront ce trajet?

M. Pickersgill: Si nous trouvons que les horaires ne tiennent pas assez compte du trafic, il n'y a rien dans la loi qui soit tout à fait comparable à l'article 315 de la loi sur les chemins de fer; mais nous estimons que nous avons aussi le pouvoir de faire tout ce que nous pouvons en ce qui concerne les horaires, etc., afin de s'assurer que les compagnies d'aviation qui doivent fournir un service le fassent.

M. Skoberg: Je parle du nombre de services.

M. Pickersgill: Vous voulez dire le nombre de vol?

M. Skoberg: Oui.

M. Pickersgill: Nous n'essayons pas de donner des ordres aux compagnies d'aviation.

M. Skoberg: Est-ce que vous tenez compte de l'intérêt public, dans ces services?

M. Pickersgill: Bien sûr, c'est notre premier devoir.

M. Skoberg: Je vais essayer de vous expliquer ce à quoi je veux en venir. S'ils enlèvent deux vols afin de pouvoir remplir l'avion géant, cela réduit le service et les vols au public et par conséquent les occasions de voyager, est-ce que ce côté-là de la question vous intéresse ou si c'est seulement le côté économique?

M. Pickersgill: Tous les aspects nous intéressent. Il est possible que sans trop nuire au service donné au public il peut y avoir moins de vols entre Vancouver et Toronto qu'il y en a en ce moment. La raison pour laquelle il y en a autant c'est que la demande pour les places est grande et comme un avion ne contient qu'un certain nombre de places il faut mettre plus d'avions en service. Si vous avez un avion plus gros il est bien évident que vous aurez besoin de moins de vols. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir un vol à toutes les heures entre Vancouver et Toronto.

M. Skoberg: Non, il serait préférable d'avoir un avion contenant 600 personnes qui encombreraient l'aéroport et qui nous coûterait des millions et des millions de dollars pour nous occuper des personnes qui descendent de ces avions plutôt que d'avoir de petits avions et plus de vols.

M. Pickersgill: Cela nous préoccuperait beaucoup mais je crois que cela préoccuperait davantage le ministère des Transports qui dirige les aéroports.

M. Skoberg: Il me semble que les autres ministères ne donnent pas à la Commission canadienne du transport le

[Texte]

Commission the time of day to do the research and study that should be done. If we are going to have an effective National Transportation Act, under the powers and duties as spelled out, they should first come to your commission to find out what real research has been done and whether the public of Canada can afford to pay for the type of planes we have on order now by Air Canada. They should not have the right, unilaterally, to go ahead and order without any research whatsoever. And they say here they have done none.

Mr. Pickersgill: You are asking me about the Minister of Transport's responsibilities and about Air Canada's responsibilities and I am not...

Mr. Skoberg: The National Transportation Act refers to the commission and the powers and duties thereof, and I am wondering whether or not you are able to enforce your powers and duties in the fields that they should be enforced in, to protect the travelling public in the whole area.

Mr. Pickersgill: Well, we do our utmost.

Mr. Skoberg: I think you should inject yourself into some of those departments a little more forcibly.

Mr. Pickersgill: This unexpected vote of confidence on your part, Mr. Skoberg, encourages me enormously.

Mr. Skoberg: It depends on what your results might be, of course.

I posed a question to the Minister of Transport the other day in the House on the accommodation that will be available on our Canadian passenger trains through the summer, given the government policy we now have. The Minister suggested "that it would seem to me that the basic requirement is that there should be facilities offered commensurate with the traffic offering".

Mr. Pickersgill: Well, that is the law.

Mr. Skoberg: In respect of the decision handed down on both CN and CP as to the type of space that would be available on their trains, and the rationalization program that was handed down, are you doing any supervision or policing of that regulation to ensure that there will be accommodation commensurate with the traffic offering.

Mr. Pickersgill: I do not think in the whole history of regulations in Canada there has been as much policing of this particular problem as there has been in the last year.

Mr. Skoberg: Are you aware of any indication by the Canadian Pacific that they intend to operate a limited size train as the Canadian this summer? Have they been to your commission with this type of an approach?

Mr. Pickersgill: We have had some discussions with the Canadian Pacific about the kind of train they are going to operate, yes.

Mr. Skoberg: Could you possibly give the committee some indication as to what your response has been?

Mr. Pickersgill: Our response is in our decision, it is perfectly clear that we want them to use their equipment in such a way as to minimize their losses while fulfilling the requirements of Section 315 of the Act.

[Interprétation]

temps de faire les recherches et les études qui devraient être faites. Si nous voulons rédiger une loi nationale sur le transport nous devrions commencer par consulter la Commission pour savoir quelles recherches ont été faites et si le public canadien peut se permettre de payer le genre d'avion que Air Canada a commandé. Ils ne devraient pas avoir le droit d'agir unilatéralement sans faire des recherches auparavant et ils n'en ont pas fait.

M. Pickersgill: Vous me questionnez sur les responsabilités du ministre des Transports et sur les responsabilités d'Air Canada et je ne suis pas...

M. Skoberg: La loi nationale sur les transports se réfère à la Commission et aux pouvoirs et fonctions et je me demande si vous pouvez appliquer vos pouvoirs et vos fonctions dans les domaines où vous devez le faire, c'est-à-dire protéger le public qui voyage.

M. Pickersgill: Nous faisons notre mieux.

M. Skoberg: Je crois que vous devriez exercer plus d'influence sur ces ministères.

M. Pickersgill: Ce vote de confiance inattendu de votre part m'encourage énormément monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Tout dépend des résultats que vous obtiendriez.

J'ai posé une question au ministre des Transports l'autre jour à la Chambre sur le service qui sera disponible sur les trains de passagers au Canada au cours de l'été étant donné la nouvelle politique du gouvernement. Le ministre a répondu que l'offre devrait correspondre à la demande.

M. Pickersgill: C'est la loi.

M. Skoberg: Relativement à la décision qui a été transmise au CN et au CP en ce qui concerne le genre d'espace qui sera disponible sur leur train et le programme de rationalisation, est-ce que vous avez exercé une supervision ou une surveillance de ce règlement en vue d'assurer que l'offre correspondra à la demande.

M. Pickersgill: Je ne crois pas que dans toute l'histoire des règlements au Canada qu'il y ait eu autant de surveillance sur un problème particulier qu'il y en a eu au cours de l'année dernière.

M. Skoberg: Est-ce que la Canadian Pacific vous a indiqué qu'il mettrait en service un train l'été prochain de moindre grandeur comme le *Canadian*? Est-ce qu'ils ont abordé votre Commission à ce sujet?

M. Pickersgill: Nous avons eu des entretiens avec le Canadian Pacific sur le genre de train qu'ils mettraient en service.

M. Skoberg: Pouvez-vous renseigner le comité sur le genre de réponse que vous leur avez donnée?

M. Pickersgill: Notre réponse est dans notre décision. Il est parfaitement clair que nous voulons qu'ils utilisent leur équipement de façon à minimiser leurs pertes tout en se conformant aux exigences de l'article 315 de la Loi.

[Text]

[Interpretation]

• 1215

Mr. Skoberg: Do you believe they should meet the effective demand for space on this train?

Mr. Pickersgill: Oh yes, of course they should.

Mr. Skoberg: Do you plan on having inspectors on there? How are you going to police it? This is the whole problem, I think. Let us not fool ourselves.

Mr. Pickersgill: We have inspectors. We have periodic reports and, in fact, we now require both the railways to give us the daily passenger count on virtually all their trains which they never used to do and which I thought when I learned they did not was a shocking deficiency. I said so publicly, as you know, on more than one occasion.

Mr. Skoberg: Yes, true enough but they could give you the average daily traffic count of...

Mr. Pickersgill: We are not asking for any averages any more. I have the counts on two or three things right here in front of me right now.

Mr. Skoberg: The real question is, how do you know how many people want to get on at Medicine Hat, Calgary or intermediate points? The figures they give you are really valueless in determining whether they are meeting the effective demand. How are you going to determine how many people are standing on a platform at Timbuktu waiting to get on that train when it is loaded?

Mr. Pickersgill: My experience with the Canadian public is that they do not hesitate to complain and if there are very many people left behind, we hear about it pretty fast.

Mr. Skoberg: I am afraid maybe you do not hear from enough people in that regard.

Mr. Pickersgill: I agree with you. I wish there were more people who want to travel on the trains who would complain that they could not get seats.

Mr. Skoberg: It only takes about four charges at it when you cannot get on and I assure you they will probably try to travel somewhere else.

Do you want me to jump to the bottom again?

The Chairman: I hope you will not continue all afternoon, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: You never know.

The Chairman: We had planned our meeting from 10 o'clock until 12 o'clock. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have just two areas, Mr. Chairman. One quick question on the matter which Mr. Skoberg raised, this matter of the Jumbo Jets, the Lockheed 1011s and the Concord. Even if the Boeing is sunk, there are still four from Air Canada and two from CP on order for some time in the future, but it seems to me we have, to say the least, a strange situation here. There has been no

M. Skoberg: Pensez-vous qu'ils devraient répondre à la demande d'espace dans ce train?

M. Pickersgill: Oui, bien sûr qu'ils devraient.

M. Skoberg: Prévoyez-vous d'avoir des inspecteurs? Comment allez-vous effectuer les contrôles? A mon avis, tout le problème est là. Ne nous leurons pas.

M. Pickersgill: Nous avons des inspecteurs. Nous recevons des rapports périodiques et en réalité, il faut maintenant que les chemins de fer nous donnent également le décompte journalier des passagers sur pratiquement tous les trains, ce qu'ils n'avaient l'habitude de faire, et ce qui m'est apparu comme une lacune choquante quand je l'ai appris. Comme vous le savez, j'ai déjà dit tout cela publiquement plus d'une fois.

M. Skoberg: Oui, c'est vrai, mais ils pourraient vous donner le décompte de la moyenne du trafic quotidien de...

M. Pickersgill: Nous ne demandons plus de moyennes. J'ai les décomptes de deux ou trois choses ici devant moi à l'heure actuelle.

M. Skoberg: Le vrai problème est de savoir comment vous faites pour savoir le nombre de gens qui veulent se rendre à Medicine Hat, Calgary ou à des endroits intermédiaires? Les chiffres qu'ils vous donnent sont vraiment sans valeur pour déterminer si les besoins sont satisfaits. Comment ferez-vous pour savoir combien de gens attendent sur un quai à Timbuktu ce train lorsqu'il est chargé?

M. Pickersgill: Mon expérience du public canadien me prouve que les gens n'hésitent pas à se plaindre et s'il y a un bon nombre de gens qui n'arrivent pas à monter dans le train, nous sommes informés plutôt rapidement.

M. Skoberg: J'ai peur que pas assez de gens se plaignent à ce propos.

M. Pickersgill: Je suis d'accord avec vous. Je souhaite que les gens qui désirent voyager par le train et qui ne peuvent pas trouver de place assise le fassent mieux savoir.

M. Skoberg: Je puis vous assurer qu'ils vont probablement essayer de voyager d'une autre façon.

Voulez-vous que j'aille à nouveau au fond des choses?

Le président: Monsieur Skoberg, j'espère que vous n'allez pas continuer pendant tout l'après-midi.

M. Skoberg: On ne sait jamais.

Le président: Nous avons prévu notre réunion de dix heures à douze heures. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai simplement deux questions. Une brève sur le sujet dont a parlé M. Skoberg, le sujet des Jumbo Jets, le Lockheed 1011 et le Concorde. Même si le Boeing est abandonné, il y en a toujours quatre en commande pour l'avenir d'Air Canada et deux du CP, mais il me semble, pour ne pas dire plus, que nous nous trouvons là dans une situation curieuse.

[Texte]

authority, there has been no decision to allow supersonics to fly over Canada, none whatsoever, yet two air lines, the two major air lines in Canada—obviously they do not even know whether they are going to be allowed to fly them—go ahead and order them.

Mr. Pickersgill: I do not think either of them has ordered any. They have put themselves in a queue.

Mr. Benjamin: They are in the queue. Air Canada has four line positions on the Concorde.

Mr. Pickersgill: Yes, right.

Mr. Benjamin: I do not think they are doing this for their health. Surely they have intentions to purchase.

Mr. Pickersgill: I think the way I would put it is that they feel that if the Concorde is ever available for sale, for commercial production, they have to protect their competitive position with foreign air lines. That is why they are on the line. This is probably ordinary business prudence, but it does not mean they are ever going to buy them. It does not mean anybody is ever going to buy them because I suspect this decision made by the Congress of the United States is going to have a very profound effect on this whole business.

Mr. Benjamin: Right. With regard to the presupersonic craft, the 747 now and then the 1011 if it gets some engines, here again, Air Canada and CP Air have ordered these craft and those are firm orders.

Mr. Pickersgill: I do not believe CP Air has yet ordered any 747s.

Mr. Benjamin: Not 747s, no.

Mr. Pickersgill: Nor am I sure if they have ordered any of the 1011s.

Mr. Benjamin: In the case of Air Canada, they have ten 1011s on order...

Mr. Pickersgill: Yes. Right.

Mr. Benjamin: ...and three 747s. They have options for nine more 1011s. Did they come to the Transport Commission...

Mr. Pickersgill: No...

Mr. Benjamin: ...and say, "We are considering ordering these. What is the picture in terms of the commission's responsibilities?"

• 1220

Mr. Pickersgill: I think when you get into an affair of this type, it is a business decision which they should discuss first with the owners of the company and the owners of the company are represented by the Minister of Transport and the Minister of Finance, and that is what they do. It seems to me that it would be a rather silly duplication for us to be trying to second guess these people who have to take the responsibility in Parliament for putting up the money.

Mr. Benjamin: All right, we will leave that one.

[Interprétation]

Aucune décision, quelle qu'elle soit, n'a autorisé les avions supersoniques à survoler le Canada, et pourtant deux compagnies d'aviation, les deux principales du Canada—et manifestement elles ne savent même pas si elles auront le droit de faire voler ces avions vont de l'avant et les commandent.

M. Pickersgill: Je ne pense pas qu'aucune de ces compagnies en ait commandé. Elles se sont mises sur une liste d'attente.

M. Benjamin: Elles sont sur la liste d'attente. Air Canada a pris quatre options sur le Concorde.

M. Pickersgill: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Je ne pense pas qu'elles fassent ça pour rien. Elles ont certainement des intentions d'achat.

M. Pickersgill: A mon avis elles pensent que si le Concorde est un jour disponible, s'il dépasse le stade du prototype, elles doivent protéger leur position de concurrence vis-à-vis des compagnies aériennes étrangères. C'est pourquoi elles sont sur la liste d'attente. C'est peut-être tout simplement de la prudence, mais cela ne signifie pas qu'elles achèteront un jour ces avions. Cela ne signifie pas que quelqu'un les achètera un jour car j'ai l'impression que la décision prise par le Congrès des États-Unis va avoir de profondes répercussions sur tout ce domaine.

M. Benjamin: C'est exact. En ce qui concerne les avions sudsoniques, le 747 à l'heure actuelle puis le 1011 s'il trouve des moteurs, là encore et le CP Air ont passé des commandes fermes pour ces avions.

M. Pickersgill: Je ne crois pas que le CP Air ait commandé de 747.

M. Benjamin: Non, pas de 747.

M. Pickersgill: Je ne suis pas certain non plus que ces compagnies aient commandé des 1011.

M. Benjamin: En ce qui concerne Air Canada, ils commandé des 1011.

M. Pickersgill: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Et trois 747. Elles ont passé des options pour neuf 1011 supplémentaires. Sont-elles venues à la Commission des transports...

M. Pickersgill: Non.

M. Benjamin: ...et ont-elles dit, «Nous étudions les commandes de ces avions. Qu'en pense la Commission?»

M. Pickersgill: Je crois que dans une affaire de ce genre, c'est une décision qu'ils doivent discuter tout d'abord avec les propriétaires de la compagnie et les propriétaires de la compagnie sont représentés par le ministre des Transports et le ministre des Finances et c'est ce qu'ils font. Ce serait faire double emploi avec les personnes qui doivent en prendre la responsabilité au Parlement pour avancer l'argent.

M. Benjamin: Très bien, nous allons passer au suivant.

[Text]

Mr. Pickersgill: I think you really should deal with this with Air Canada.

Mr. Benjamin: An area I would like to go into is an isolated area geographically, Mr. Chairman and Mr. Pickersgill. The CTC has the jurisdiction also in the North-west Territories and Yukon for the issuing of carrier licences.

Mr. Pickersgill: Yes that is right.

Mr. Benjamin: The Northern Transportation Company Limited is a crown corporation, it has a common carrier licence.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Benjamin: I would like to have from you, Mr. Pickersgill, through you, Mr. Chairman, what the justification was or the reasons were for the allocation of a limited carrier licence to another company three years ago when there was no apparent or obvious need for another company.

Mr. Pickersgill: You are talking about water transport?

Mr. Benjamin: Yes, CAPS transportation.

Mr. Pickersgill: I will send you a copy of the decision that was made by the commission.

Mr. Benjamin: I would appreciate having one.

Mr. Pickersgill: I did not preside over this thing.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pickersgill: I would be glad to see that you get a copy of it.

Mr. Benjamin: I do not expect you to be exact.

Mr. Pickersgill: CAPS have another application before us at the present time.

Mr. Benjamin: Is it for a common carrier licence?

Mr. Pickersgill: I will send you a copy of the application.

Mr. Benjamin: All right. I just wanted to suggest, Mr. Chairman, to Mr. Pickersgill that it seems to me what is starting to be done now to Northern Transportation Company is similar to what has happened to other crown corporations. Other outfits would not go in there before, but as soon as there was some gravy they are allowed to nigger and chip away at the business of those companies. In this instance I would like to suggest that it was extremely unfair. If there is a barge load of toilet paper to haul and there is not much weight to it, CAPS does not have to take it, but Northern Transportation has to take anything that is offered.

Mr. Pickersgill: I am familiar with these representations. If you want to make representations to us I believe we are receiving interventions until April 16, and if you wanted to write to the Secretary of the commission, who is right here, and give your views on this, I feel that if they were put before the panel that decides this matter—I do not say that they would necessarily follow your views—they would be considered.

[Interpretation]

M. Pickersgill: Vous devriez traiter de cette question avec Air Canada.

M. Benjamin: J'aimerais parler d'une région isolée géographiquement, car la CTC est responsable aussi des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon en ce qui concerne l'émission de permis.

M. Pickersgill: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: La *Northern Transportation Company Limited* est une société de la Couronne qui détient un permis.

M. Pickersgill: Oui.

M. Benjamin: J'aimerais connaître les raisons pour lesquelles on a accordé un permis de transporteur il y a trois ans à une autre compagnie alors qu'il n'y avait aucun besoin apparent d'une autre compagnie.

M. Pickersgill: Vous parlez du transport de l'eau?

M. Benjamin: Oui, le transport CAPS.

M. Pickersgill: Je vous enverrai une copie de la décision qui a été prise par la commission.

M. Benjamin: Je vous en serais reconnaissant.

M. Pickersgill: Je n'ai pas participé à cette chose.

M. Benjamin: Oui.

M. Pickersgill: Il me fera plaisir de vous en procurer une copie.

M. Benjamin: Je ne m'attends pas à ce que vous soyez exact.

M. Pickersgill: CAPS nous a présenté une autre demande dernièrement.

M. Benjamin: Est-ce que ça concerne un permis de transporteur?

M. Pickersgill: Je vous enverrai une copie de la demande.

M. Benjamin: Très bien. Il me semble que ce qui se fait présentement à la *Northern Transportation Company* est semblable à ce qui est arrivé à d'autres sociétés de la Couronne. D'autres organismes n'ont pas voulu aller de ce côté avant mais lorsqu'il y a eu des résultats, on leur permet de venir faire concurrence à ces compagnies. Dans cette circonstance, je suis d'avis que c'était extrêmement injuste. S'il y a un chargement de papier de toilette à transporter et qui ne représente pas un poids très considérable CAPS n'est pas obligé de le prendre mais la *Northern Transportation* doit prendre tout ce qu'on lui offre.

M. Pickersgill: Je connais ce genre de plaintes. Si vous voulez porter plainte vous pouvez le faire d'ici le 16 avril et si vous voulez écrire au secrétaire de la commission qui est ici présent et exposer vos vues, elles seront exposées au jury qui décide de ces questions. Je ne dis pas qu'on suivra vos idées mais on les prendra en considération.

[Texte]

Mr. Benjamin: My own opinion is we need another transportation company in the North in this field like a hole in the head, but in any case...

Mr. Pickersgill: Well why do you not say so?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pickersgill: I mean to say that so it will be on the record.

Mr. Benjamin: I suppose it would be a matter of government policy before the commission would feel free to make any decision to allow only one carrier. They would need some direction in terms of total government policy. Would this be an assumption or could the commission so decide?

Mr. Pickersgill: I think what we would have to primarily decide is the question of whether there is adequate capacity, and the second point is that even Crown companies are not always above exploiting a monopoly position if they have a monopoly.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Pickersgill: Under certain sections of the act, we have some responsibility in this field as well.

On the other hand, I could not agree more with what either you or Mr. Skoberg said a little earlier about having half a dozen operators when there is only room for one or two, ensures that they all go broke and you do not have decent service.

Mr. Benjamin: We do have a company that I think has been doing a marvellous job and marvellously well, and you are quite right there is always a danger of a monopoly of any nature whether it is Crown or private. This is where you come in; you have jurisdiction over rates and so forth.

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Benjamin: I am sure you watch very carefully where there is a monopoly situation. Surely you would watch that one even more carefully than you would the others.

Mr. Pickersgill: We assume if there is competition that the situation does a lot of regulating on its own. If there is a monopoly, we have to watch it much more carefully.

Mr. Benjamin: Yes. I will leave that then, Mr. Chairman, and have a look at the brief and the new application. Can you tell me quickly from memory just what the application is for?

Mr. Pickersgill: No, I would not like to, but we will send it to you. We will try to get it to you today or at the latest tomorrow.

Mr. Benjamin: I would appreciate it.

Mr. Pickersgill: Before the Easter recess for sure.

Mr. Benjamin: Right.

• 1225

Mr. Pickersgill: The date for intervening is April 16, and all you need to do is write a letter. If you want it

[Interprétation]

M. Benjamin: Je suis d'avis que nous n'avons pas besoin d'une autre compagnie de transport dans le Nord mais...

M. Pickersgill: Pourquoi ne le dites-vous pas?

M. Benjamin: Oui.

M. Pickersgill: Dites-le afin que ce soit dans le compte rendu.

M. Benjamin: Je suppose que c'est une question de politique du gouvernement avant que la commission puisse se sentir libre de prendre une décision ne permettant qu'un seul transporteur. Ils auront besoin d'une direction en ce qui concerne la politique du gouvernement. Est-ce que la commission pourrait en décider ainsi?

M. Pickersgill: Il faudrait décider tout d'abord s'il y a une capacité suffisante et deuxièmement même les sociétés de la Couronne ne sont pas au-dessus d'exploiter un monopole lorsqu'elles en ont un.

M. Benjamin: Très bien.

M. Pickersgill: En vertu de certains articles de la loi, nous avons quelques responsabilités dans ce domaine.

Je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez dit au sujet d'une demi-douzaine de compagnies lorsqu'il n'y a de place que pour une ou deux, ce qui fait qu'elles font faillite et que vous n'avez pas un bon service.

M. Benjamin: Nous avons une compagnie qui fait du très bon travail et qui le fait très bien et vous avez tout à fait raison il y a un danger de monopole que ce soit d'une société de la Couronne ou d'une société privée. Voilà où vous entrez en jeu, vous avez juridiction sur les taux, etc.

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Benjamin: Je suis certain que vous surveillez la situation où il y a un monopole. Certainement, vous devez surveiller cette situation plus soigneusement que tout autre.

M. Pickersgill: Nous supposons quand il y a concurrence que la situation fait ses propres règlements. Quand il y a monopole, il nous faut surveiller beaucoup plus soigneusement.

M. Benjamin: Oui. Je vais jeter un coup d'œil sur le mémoire et sur la demande. Pouvez-vous me dire à quoi se rapporte cette formule de demande?

M. Pickersgill: Non, mais nous vous en enverrons une copie. Ce sera aujourd'hui ou au plus tard demain.

M. Benjamin: Je vous en serais reconnaissant.

M. Pickersgill: Avant les vacances de Pâques, j'espère.

M. Benjamin: Très bien.

M. Pickersgill: La date d'intervention est le 16 avril, et il suffit que vous écriviez une lettre. Si vous voulez

[Text]

sent forward, just write to Mr. Arbique the Secretary of the Commission.

Mr. Benjamin: Is it just one day: April 16?

Mr. Pickersgill: That is the last day. To April 16, people have the right to make interventions. I do not say that that is when the matter will be decided. It will be decided when we can get time to decide it.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will not take too long, Mr. Chairman. There is no use dragging it out because it does not seem to me to be of that much interest among the members right now, but under the section of the National Transportation Act, Mr. Pickersgill, dealing with commodity pipelines, has any approach been made to your commission in so far as the Mackenzie Valley pipeline proposals are concerned, or is any research being done in this particular area?

Mr. Pickersgill: Unless the pipeline—and I have heard no suggestion that it would—was going to carry something other than gas or oil, it is none of our business. Gas and oil pipelines are under the National Energy Board exclusively.

Mr. Skoberg: The commodity part, then, comes under your capsule pipelining and the like of that, does it?

Mr. Pickersgill: Capsule or slurry. Where some commodity other than gas or oil is carried, we have the exclusive jurisdiction. Where gas or oil might be used in conjunction with some other commodity, both the commission and the National Energy Board have to sit together to determine it. That is what the law is.

Mr. Skoberg: How is it applied under the act? I will use Saskatchewan as an example.

A few years back, there was an application and a hearing held in Regina for the movement of potash by capsules by a United States firm, down into North Dakota and on to the Chicago market. If that pipeline is wholly within the province, where do you come into the picture then?

Mr. Pickersgill: If the pipeline is wholly within the province, we do not come into the picture at all.

Mr. Skoberg: It crosses the border, though, at North Dakota. Then what?

Mr. Pickersgill: There is no pipeline in existence, is there?

Mr. Skoberg: No, but I am talking about an application for such.

Mr. Pickersgill: No, we have never had an application.

Mr. Skoberg: I am not saying that there has been an application, but if there is an application.

Mr. Pickersgill: Oh, if there is an application?

Mr. Skoberg: Then is it under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission?

[Interpretation]

qu'elle soit envoyée, écrivez simplement à monsieur Arbique, secrétaire de la Commission.

M. Benjamin: Est-ce simplement une journée: le 16 avril?

M. Pickersgill: C'est le dernier jour. Jusqu'au 16 avril, les gens ont le droit d'intervenir. Je ne dis pas que c'est à cette date que la question sera tranchée. Nous prendrons une décision quand nous en aurons le temps.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je ne serai pas long, monsieur le président. Il n'est pas nécessaire de faire traîner cette question car il ne semble pas qu'elle soulève beaucoup d'intérêt de la part des membres, mais, monsieur Pickersgill, je voudrais savoir si en vertu de l'article de la loi nationale sur les transports qui traite des pipeline de matière, votre commission a reçu des propositions en ce qui concerne le pipeline de la vallée Mackenzie, aussi des recherches ont-elles été faites dans ce domaine particulier?

M. Pickersgill: A moins que le pipeline—mais je ne crois pas que ce soit le cas—ne transporte autre chose que du gaz ou du pétrole, cela ne relève pas de notre compétence. Les gazéoducs et les oléoducs dépendent exclusivement de l'office national de l'énergie.

M. Skoberg: Donc, la partie de matériau entre dans le cadre de votre transport par pipeline par capsules, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Capsules ou tampons. Lorsqu'un matériau autre que du gaz ou du pétrole est transporté, nous sommes seuls compétents. Lorsque le gaz ou le pétrole sont utilisés avec un autre matériau, la commission et l'office national de l'énergie doivent se réunir et prendre les décisions. C'est ainsi qu'est la loi.

M. Skoberg: Comment est-ce appliqué en vertu de la Loi? Je prendrai la Saskatchewan comme exemple.

Il y a quelques années, à Regina, une société américaine a demandé l'autorisation de transporter de la potasse par capsule à travers le Dakota du nord et jusqu'au marché de Chicago. Si ce pipeline est entièrement dans le cadre de la province, ou apparaissez-vous?

M. Pickersgill: Si le pipeline est entièrement au sein de la province, nous n'apparaissions nulle part.

M. Skoberg: Néanmoins, il traverse la frontière au nord Dakota. Que se passe-t-il alors?

M. Pickersgill: Aucun pipeline n'existe, n'est-ce pas?

M. Skoberg: Non, mais je parle de la demande qui a été faite pour un tel pipeline.

M. Pickersgill: Non, nous n'avons reçu aucune demande.

M. Skoberg: Je ne dis pas qu'il y a eu une demande, mais au cas où il y aurait eu une demande.

M. Pickersgill: Ou, s'il y a une demande?

M. Skoberg: Dans ce cas, cela dépend-il de la Commission canadienne des transports?

[Texte]

Mr. Pickersgill: If there is an application for anything that crosses a provincial boundary it has to come to us, and the first thing the government would have to do is to proclaim Part II of the Act which has never yet been proclaimed; but I do not think they would hesitate to proclaim it is we have been approached by one or two people who were thinking of doing something. Up to now we have not got very close to an application.

Mr. Skoberg: Is there any research that your commission is doing into capsule pipelining in conjunction with, say, Dr. Hodgson, who was active in the University of Alberta a few years back?

Mr. Pickersgill: I would like to make a very brief answer to this question. We have certain funds in our estimates and there is a contract which has already been entered into with the Saskatchewan Research Council for some research in slurry pipelines. I understand that the Transport Development Agency which is under the Minister of Transport is on the point of concluding an arrangement with the Alberta Research Council for capsule research. I believe there is an understanding between the research councils of the two provinces, so that, in Alberta, they will do capsule research and, in Saskatchewan, they will do slurry research; which seems a very sensible arrangement.

I think that in the long run, this will all be done by—so far as the government's participation is concerned—the Transport Development Agency; but because we have the funds and we have the power, we have made this agreement with the Saskatchewan agency.

Mr. Skoberg: Another question on the transportation of grain generally. I am thinking of grain and the whole area of capsule pipelining and the likes of that. I know that there is a research program into the transportation of grain in support of the grains policy group. I presume that is under the Canadian Transport Commission. Do you know anything about that report?

Mr. Pickersgill: Is this a pipeline?

Mr. Skoberg: Not pipeline, no.

Mr. Pickersgill: We have worked very, very closely with them on a program for the modernization of the transport of grain. This is exceedingly active at the present time. But the prime initiative in this matter is being taken ministerially by Mr. Lang, the Minister from Saskatchewan, but we are co-operating very closely, in fact, it was one of the matters I dealt with only yesterday.

• 1230

Mr. Skoberg: And another one that was being done, a research program, was design of a transportation information data bank in conjunction with DBS and other departments. I am wondering whether this comes within the CTC or within your Commission?

Mr. Pickersgill: I think it is the sort of thing that we and the Department of Transport would work at in conjunction, because if you are going to have a bank of this

[Interprétation]

M. Pickersgill: S'il y a une demande pour quelque chose qui traverse la frontière provinciale, c'est nous qui devons nous en occuper, et la première chose que le gouvernement aurait à faire, est de promulguer la partie 2 de la loi, qui n'a jamais été promulguée; mais je ne pense pas que le gouvernement hésiterait à la promulguer si une ou deux personnes pensant faire quelque chose était venu nous voir. Jusqu'à présent, nous ne sommes pas encore au point d'une demande.

M. Skoberg: Votre commission fait-elle des recherches sur le transport par capsule en collaboration avec, disons, le docteur Hodgson, qui était employé il y a quelques années à l'université d'Alberta?

M. Pickersgill: J'aimerais répondre brièvement à cette question. Dans notre budget des dépenses nous disposons de certains fonds et un contrat a été passé avec le conseil de recherches de la Saskatchewan pour faire des études sur les pipelines par tampon. Je crois que le centre de développement des transports qui dépend du ministère des transports est sur le point de conclure un accord avec le conseil des recherches de l'Alberta pour faire des recherches sur les capsules. Je crois qu'il y a une collaboration entre les conseils des recherches des deux provinces, ainsi, en Alberta, ils feront des recherches sur les capsules et, dans la Saskatchewan, ils feront des recherches sur les tampons; cet accord semble particulièrement judicieux.

Je pense qu'à long terme, tout ceci sera fait par—en ce qui concerne la participation gouvernementale que le centre de développement des transports, mais du fait que nous disposons des fonds et que nous avons les pouvoirs, nous avons passé cet accord avec le conseil de la Saskatchewan.

M. Skoberg: Je voudrais poser une autre question sur le transport des grains en général. Je pense aux grains et au domaine général du transport par pipeline ou par capsule etc. Je sais qu'un programme de recherche sur le transport des grains est effectué à l'appui des groupes d'étude sur la politique des grains. Je suppose que cela dépend de la commission canadienne des transports. Savez-vous quelque chose?

M. Pickersgill: S'agit-il d'un pipeline?

M. Skoberg: Pas d'un pipeline, non.

M. Pickersgill: Nous avons travaillé en collaboration très étroite avec eux à un plan de modernisation du transport des grains. A l'heure actuelle, tout se déroule parfaitement bien mais c'est M. Lang, le ministre de la Saskatchewan qui a pris l'initiative dans ce domaine. Nous collaborons étroitement avec lui et, en fait, c'est l'une des questions dont j'ai parlé avec lui encore hier.

M. Skoberg: Le Bureau fédéral de la statistique conjointement avec d'autres ministères entreprend une autre recherche, soit la conception d'une banque de données relatives au transport. Cette recherche se rattache-t-elle à la Commission canadienne des transports ou à votre Commission?

M. Pickersgill: C'est là un sujet où présumément, le ministère des Transports et nous-mêmes travaillerions en collaboration, car si nous devons avoir une banque de ce

[Text]

sort, you want every governmental user to have access to it.

Mr. Skoberg: So you are not sure whether or not that research study has been completed yet?

Mr. Pickersgill: Maybe you could tell me a little.

Mr. Soberman: Yes. The subject of transportation information and statistics is of interest to a number of government agencies, particularly the Dominion Bureau of Statistics. Within the Research Branch of the Canadian Transport Commission we have undertaken to develop a sort of comprehensive look at transportation statistics, taking into account the availability of DBS sources and also taking into account the fact that the Transportation Development Agency, which is part of the Ministry of Transport, is also interested in transportation information, particularly as it relates to technological forecasting. We have working relationships where agencies try to develop the statistics necessary for their own forecasting purposes. In some areas such as aviation statistics this is much further advanced than it is in other areas where there are not good reporting mechanisms available.

Mr. Skoberg: Further to the show that we saw at the beginning of the Committee meeting today, Mr. Chairman, I wonder if Mr. Soberman could say actually how advanced are any of the pictures that we saw in regard to other forms of transportation on the rail—those different rail cars and the likes of that—how advanced is any of this research?

Mr. Soberman: Do you mean how advanced the actual technology is today, or our research activity on the subject?

Mr. Skoberg: It is your research activity with which I am primarily concerned about.

Mr. Soberman: The study that I described to you was the first phase of a study designed to assess the application of these new technologies. More precisely, it was an attempt to isolate those technologies where it now seemed to make a lot of sense to concentrate research. You have probably heard from other questions that were raised—there have been questions about a wide variety of technologies and some of them are really way out—gravity-vacuum tubes, for example, which will suck people through a tube at 500 miles an hour underground in much the same way that Eaton's or Simpsons push their billings through in a large department store. There have been suggestions of monorails and duo-mode vehicles such as a bus mounted on rails.

The initial concept of this study was to try to narrow the range to the technologies which really looked more interesting. The three that emerged were, you know, getting the leverage out of the vehicles of the turbo and LRC variety; the possibility for short take-off and landing complete systems as being a potential server of urban communities in view of their ability to penetrate the downtown area of large centres because they do not need very much in the way of runway requirements, although when you start considering the environmental factors,

[Interpretation]

genre, tous les usagers du gouvernement doivent y avoir accès.

M. Skoberg: Vous ne savez pas au juste si cette recherche est terminée?

M. Pickersgill: Peut-être pourriez-vous être un peu plus explicite?

M. Soberman: Oui. La question de la statistique et de l'information relatives au transport intéresse nombre d'agences du gouvernement, le Bureau fédéral de la statistique plus particulièrement. Au sein de la Division des recherches de la Commission canadienne des transports, nous avons entrepris une étude systématique de la statistique relative au transport, tenant compte de la disponibilité des sources du Bureau fédéral de la statistique et tenant compte également du fait que l'Agence d'expansion des transports, qui fait partie du ministère des Transports, est également intéressée à obtenir des renseignements sur le transport, surtout dans le domaine des prévisions technologiques. Certaines agences ont convenu avec nous d'essayer d'élaborer la statistique nécessaire à leurs propres prévisions. Dans certains domaines, telle que la statistique de l'aviation, le progrès est beaucoup plus sensible que dans d'autres qui ne sont pas dotés de mécanismes leur permettant de faire de bons rapports.

M. Skoberg: Outre la projection qu'on nous a faite au début de la séance d'aujourd'hui, monsieur le président, M. Soberman pourrait-il nous dire de fait jusqu'à quel point les images que nous avons vues aujourd'hui devant les autres modes de transport par le rail—les différents wagons, etc.—jusqu'à quel point toute cette recherche est vraiment avancée?

M. Soberman: Entendez-vous jusqu'à quel point la technologie d'aujourd'hui est avancée, ou si vous entendez notre recherche en la matière?

M. Skoberg: J'entends surtout votre recherche.

M. Soberman: L'étude que je vous ai décrite fut conçue tout d'abord pour évaluer les applications pratiques de ces nouvelles technologies. Plus précisément, il s'agissait d'isoler ces technologies tandis qu'il semble plus censé maintenant de concentrer la recherche. Vous vous êtes probablement rendu compte par les autres questions qui ont été posées, les questions ont porté sur de nombreuses technologies et certaines d'entre elles sont en fait fort distantes, les tubes à gravité-vacuum, par exemple, qui aspireront les gens à travers un tube à une vitesse de 500 milles à l'heure, sous terre, un peu à la façon dont les magasins Eaton et Simpsons acheminent leurs factures dans les magasins à rayons. On a suggéré aussi des monorails et des véhicules duo-mode comme par exemple un autobus monté sur rails.

Le concept initial de cette étude était donc de rétrécir le champ de ces technologies qui paraissaient vraiment plus intéressantes. Les trois technologies qui en ressortirent furent, vous savez, de mettre sur pied les véhicules du type turbo et LRC; d'exploiter les systèmes d'envolée et d'atterrissage sur de courtes pistes en vue de les utiliser au service des communautés urbaines à cause précisément de cette particularité des courtes pistes; et le véhicule se déplaçant sur un coussin d'air, et dont l'expé-

[Texte]

that is a completely different story which requires further work; and the tracked air cushion vehicle which has advanced to the stage where at least there are operating full-scale versions.

We have zeroed in more or less on these three technologies within the whole transport complex in government as being the ones that should be looked at further. The follow-up work for this is now being carried out by the Transportation Development Agency, which is another wing of the Ministry of Transport, which is more oriented towards technology assessment as a result of government reorganization in transport than we are now.

Mr. Skoberg: Thank you for the answer. Mr. Pickersgill, in view of the research and the immediate concern of all people in Canada on the over-all transportation policy, do you think it is advisable to allow abandonments on a sort of ad hoc basis and in isolation without completing the type of research that is now underway by your department, Industry, Trade and Commerce, and the entire field?

• 1235

What I am really concerned about is that millions of dollars are being spent on research, which I think is good. Research and development must be accomplished by a developing country, and one that is supposed to be developed as Canada is, and it sometimes makes you wonder.

But in this regard, with this type of research going on now, do you think that we are doing anybody in the country as a whole any good by allowing abandonments of certain classes of service, allowing more services in fields that the population cannot afford to subsidize in many cases? Or do you think that first we should not complete our entire studies, the studies that are under way by your department and others, before we continue on with this, the type of hearings that you are compelled to hold?

Mr. Pickersgill: I think that there are a good many of these things that are what we have to determine. You speak about abandonment. The word "abandonment" applies to branch lines only. You mean, I think, discontinuance of passenger service.

Mr. Skoberg: Either one. I am thinking of the curtailment of...

Mr. Pickersgill: But the discontinuance of a passenger service does not mean that it is abandoned. There is nothing to prevent the railway from starting it again, as long as the line is there.

Mr. Skoberg: I am talking also about branch line abandonments, which now—their feeds will be off shortly. The whole field of transportation. I am not zeroing in on rail, passenger, or the likes of that.

Mr. Pickersgill: I think that many of these things that people talk loosely about, considering in isolation—I do not know how you consider the Esquimalt and Nanaimo Railway in relation to the Quebec-Windsor corridor. I mean, in a country the size of Canada, you have got to deal with problems where they are, and my own view is that there are some of these things that are very costly to

[Interprétation]

rimentation en est présentement rendue au prototype de pleines dimensions.

Nous avons plus ou moins résolu que ces trois technologies feraient l'objet de plus amples études de la part du ministère des Transports, du gouvernement. L'Agence d'expansion du transport est maintenant chargée de donner suite à ce projet, agence qui, est d'un autre secteur du ministère des Transports, qui est plus particulièrement chargé de l'évaluation technologique et qui provient du processus de réorganisation dont le gouvernement fait l'objet.

M. Skoberg: Je vous remercie. Monsieur Pickersgill, en vue de la recherche et du souci que tous les citoyens du Canada apportent à la politique générale des transports, croyez-vous qu'il est indiqué d'abandonner pour le moment sans les compléter certaines recherches déjà en cours par votre Ministère, celui de l'Industrie et du Commerce, et le domaine entier?

Ce qui me préoccupe, c'est qu'on affecte des millions à la recherche, et c'est une bonne chose. Tout pays en voie de développement doit réaliser des recherches et c'est le cas du Canada et justement, ce fait donne parfois à songer.

Mais à ce propos, et vu le genre de recherches en cours, croyez-vous que nous avantagions qui que ce soit au pays en abandonnant certaines catégories de services, et en multipliant les services dans des domaines que la population ne peut pas se permettre de subventionner dans bien des cas? Ou ne croyez-vous pas plutôt que nous devrions d'abord compléter toutes nos études, les études qui sont en cours grâce à votre ministère et à d'autres, avant de poursuivre ce genre d'audiences que vous êtes obligés à tenir?

M. Pickersgill: Nombre de ces choses sont précisément celles qu'il nous faut maintenant déterminer. Vous parlez d'abandonner. Le mot «abandonner» s'applique au tronc seulement, vous parlez des services à l'intention des passagers qui ont été interrompus.

M. Skoberg: Les uns et les autres. Je parle de la réduction de...

M. Pickersgill: Mais l'interruption d'un service pour passagers ne signifie pas qu'on l'abandonne. Rien n'empêche en aucun moment le chemin de fer de rétablir ce service tant que le rail est là.

M. Skoberg: Je parle aussi de l'abandon des troncs. Je ne parle pas plus particulièrement du rail, des trains pour les passagers, ou d'autres choses en particulier: je parle de tout le domaine du transport.

M. Pickersgill: Je crois que nombre de choses dont les gens parlent à la légère, prises isolément—je ne sais pas ce que vous pensez du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo en rapport avec le corridor Québec-Windsor. J'entends que dans un pays aussi vaste que le Canada, il vous faut résoudre les problèmes là où ils se trouvent et, à mon avis, certaines de ces choses coûtent fort cher au

[Text]

the taxpayers, and that are almost not used at all, and that it would be most imprudent to go on wasting resources on things of that sort while you are waiting for some Utopian plan.

On the other hand, in the case of the transcontinental services of the two railways after—well even without a hearing—in both cases we came to the conclusion that they should be continued while studies were made, and I think that is the proper way to do it.

I think you have got to look at the case and make some kind of evaluation. If it is quite evident that any amount of research in the world is not going to alter the fact that there are only going to be 10 people ever travel on a passenger train, it seems quite silly to go on running it.

Mr. Skoberg: Of course, this is the research and development I am speaking about, when the over-all plans are considered and the likes of that. In other words, you consider that you are really dealing and treating in isolation certain abandonments or curtailments or the likes of that. Name it what you like. Name it what you want.

Mr. Pickersgill: If you like to call it in isolation, I will not quarrel with the terms. We are dealing according to the law, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: But you do not think that the over-all service—we will use the railway company in particular—that the over-all service owned by that railroad company should not be taken as a unit and not broken down into isolated areas.

Mr. Pickersgill: The law is the law, Mr. Skoberg, and I after all was the proposer of the present law. I still think it is a very good law, and I happen to occupy a position where it is my duty to carry out the law. I think that is the only answer I can give to that question.

Mr. Skoberg: I wrote a letter to your commission. Mr. Rump received the letter in that regard. I am sending copies of all the letters I am receiving from this particular area of Ontario, that Mr. Howe was concerned about.

Inadvertently my name got in the newspaper as being somewhat responsible for this particular service, and it resulted in a lot of mail. But what I am wondering now is that in view of the great number of letters coming into your commission, are you looking at the situation as to a review of that type of service in southwestern Ontario?

Mr. Pickersgill: You mean the reinstatement of the service?

Mr. Skoberg: Yes, well, or a type of service, or some consideration for the areas. I could go into dozens and dozens of letters where there is no service now. You know some of these reservations and the likes of that, and the community people in those areas are really concerned, and I am wondering whether in view of that response now, is the decision made whether your commission really are considering on their own to initiate further, maybe not hearings, but further investigation into that type of service?

[Interpretation]

contribuable et ne sont pratiquement pas utilisées et, partant, il serait fort imprudent de continuer ce gaspillage tandis que l'on caresse des projets utopiques.

D'autre part, quant aux services transcontinentaux des deux chemins de fer après—c'est-à-dire même sans une audience—dans les deux cas, nous en sommes venus à la conclusion qu'ils devraient être maintenus tandis que les études se poursuivent et je crois que c'est la façon de procéder.

Il vous faut je crois regarder toute l'affaire et en faire une sorte d'évaluation. Aucune recherche au monde, si étendue soit-elle, ne changera manifestement quoi que ce soit aux faits que s'il n'y a que dix passagers qui prennent le train, il est plutôt ridicule de maintenir ce service.

M. Skoberg: Bien sûr, je parle de la recherche et de l'expansion, lorsque les plans en général sont mis à l'étude, et des choses de ce genre. En d'autres mots, vous trouvez que vous traitez effectivement de façon isolée certaines interruptions, ou certaines réductions, ou des choses comme cela. Appelez les comme vous voudrez, donnez-leur le nom qui vous semble bon.

M. Pickersgill: Dites si vous voulez «de façon isolée» je ne m'en prendrai pas aux termes. Nous procédons suivant la loi, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Mais ne croyez-vous pas que le service en général—prenons par exemple le chemin de fer—que le service en général dont cette société de chemin de fer est le propriétaire, ne devrait pas être pris à titre d'unité et fractionné en régions isolées.

M. Pickersgill: La loi est la loi, monsieur Skoberg, et, après tout, j'ai proposé la présente loi. Je crois encore que c'est une loi fort bonne et mon poste exige que je l'applique. Je crois que c'est la seule réponse que je puis apporter à votre question.

M. Skoberg: J'ai fait parvenir une lettre à votre commission. C'est M. Rump qui l'a reçue. Je vous envoie copie de toutes les lettres que je reçois de cette région particulière d'Ontario, au sujet de laquelle M. Howe se souciait.

Par hasard, mon nom a été mentionné dans les journaux où l'on a prétendu que j'étais dans une certaine mesure responsable de ces services en particulier, ce qui m'a valu un courrier appréciable. Mais ce que je me demande maintenant c'est que vu le nombre considérable de lettres qui affluent vers votre commission, envisagez-vous d'entreprendre une revue de ce genre de service dans le sud-ouest de l'Ontario?

M. Pickersgill: Vous entendez le rétablissement du service?

M. Skoberg: C'est-à-dire que oui, d'un genre de service, ou quelque considération à l'endroit des régions. Je pourrais citer des douzaines et des douzaines de lettres qui proviennent de régions qui ne sont plus maintenant desservies. Vous connaissez certaines de ces réservations et les habitants de ces régions sont réellement inquiets et je me demande, si votre Commission songe réellement à amorcer de sa propre initiative, peut-être pas des audiences, mais de plus amples recherches dans ce genre de service?

[Texte]

Mr. Pickersgill: I told Mr. Howe earlier today that we would look at this suggestion of his, and see if there might be something in it.

Mr. Skoberg: Yes, but that might be Utopia that you were talking about a few moments ago. I mean, that is not a short-term deal.

• 1240

Mr. Pickersgill: If you mean are we seriously considering trying to restore the trains that, by our decision, we decided should be discontinued, I think the answer has to be no, because I do not think there is any provision in the law that would enable us to do that.

Mr. Skoberg: This is exactly the point that I fail to understand or appreciate, Mr. Pickersgill. You say that you wish that people would participate more and make their views known. Now they have reacted in the Owen Sound area, as evidenced by the number of letters that have been sent in, and your commission has them now. I would hope that your commission would look at those letters.

Mr. Pickersgill: We look at all the letters we get.

Mr. Skoberg: I am sure you do.

Mr. Pickersgill: I think I have a pretty good 30 year record for dealing with the mail I get, not neglecting it.

Mr. Skoberg: I am not worried about answering individual mail. Look at the total sum picture of what is coming in from that particular area.

Mr. Pickersgill: We certainly are looking at it all the time. There are several cases before us at the present moment in that very area.

The Chairman: Gentlemen, before we adjourn I should mention that a report will be made to the House to seek authorization to travel.

Does any other member wish to speak?

Mr. Rock: I have one short question. This has to do, Mr. Chairman, with Ste. Scholastique. I asked Mr. Pickersgill previously about Ste. Scholastique and the future type of passenger service they are going to have there. I think you said they were going to use the same tracks. Have people in your department been asked by the people at Ste. Scholastique to look into the transportation problems there? At the Montreal airport I do not see any tracks and freight going into the airport grounds. They had only a siding near the CNR and CPR tracks where the gasoline used to be loaded into tanks, and that does not exist any more.

Mr. Pickersgill: I suppose it is done by pipeline now.

Mr. Rock: I believe it is. And I do not see any freight cars coming into the airport at all.

Mr. Pickersgill: I think there is enough other stuff.

[Interprétation]

M. Pickersgill: J'ai dit plus tôt aujourd'hui à M. Howe que nous étudierions sa suggestion et que nous apprécierions le bien fondé.

M. Skoberg: Mais ce sera peut-être là l'utopie dont vous parliez il y a un moment. J'entends que ce n'est pas là une brève échéance.

M. Pickersgill: Si vous voulez dire que nous considérons sérieusement la rénovation des trains que nous avons décidé de faire disparaître, je crois que la réponse doit être non, car je ne crois pas qu'il y ait aucune disposition dans la loi qui nous permettrait de le faire.

M. Skoberg: C'est justement ce que je ne comprends pas monsieur Pickersgill. Vous dites que vous désirez que les gens participent beaucoup plus et fassent connaître leur point de vue, et maintenant qu'ils ont réagi dans la région d'Owen Sound car nous avons reçu beaucoup de lettres et votre commission les a maintenant, j'espère que votre commission les lira.

M. Pickersgill: Nous tenons compte de toutes les lettres que nous recevons.

M. Skoberg: J'en suis sûr.

M. Pickersgill: Je me suis toujours occupé des lettres que j'avais reçues depuis 30 ans.

M. Skoberg: Je ne me préoccupe pas des réponses au courrier individuel, il s'agit de regarder la masse de courrier que nous avons reçu de cette région.

M. Pickersgill: Nous nous en occupons toujours. Nous nous occupons de plusieurs cas de cette région au moment présent.

Le président: Messieurs, avant que nous levions la séance, je dois vous dire que nous présenterons un rapport à la Chambre pour obtenir l'autorisation de nous déplacer.

Quelqu'un d'autre désire-t-il prendre la parole?

M. Rock: J'ai une courte question. Ma question monsieur le président porte sur la région de Ste-Scholastique. J'ai demandé auparavant à M. Pickersgill quels genres de services seront offerts aux passagers de la région de Ste-Scholastique. Je crois que vous avez dit qu'ils allaient se servir des mêmes voies. Est-ce que des fonctionnaires de votre Ministère ont reçu des demandes de citoyens de la région de Ste-Scholastique pour que vous vous occupiez des problèmes de transport dans la région? A l'aéroport international de Montréal, je ne vois pas aucune voie ferrée qui s'y rend. Il y avait un endroit où l'essence pouvait être chargé dans des réservoirs mais cela n'existe plus.

M. Pickersgill: Il faut supposer que ce transport se fait par pipe-line maintenant.

M. Rock: Je crois que c'est ça. Mais je ne vois pas aucun wagon de marchandises qui se rend à l'aéroport.

M. Pickersgill: Je crois qu'il y a d'autres moyens de transport. On parle à Ste-Scholastique de resituer de nouvelles voies ferrées.

[Text]

Mr. Rock: Then you have Ste. Scholastique, where they speak about relocating and coming in with a railway line. What concerns me is this. Since there is no freight by rail going into Montreal airport I doubt very much if there will be any going into Ste. Scholastique. So why bring into there a railway track for passenger service?

Mr. Pickersgill: I think certain railway lines need to be relocated, if my memory serves me correctly, in order to build the airport. Otherwise you would have a train running across the airport, which I would not recommend.

Mr. Rock: I understand that, but since they are being relocated there is still talk about having one go into the airport with passenger service and I am just wondering whether this is not a waste of finance?

Mr. Pickersgill: No decision has been made on this, but a great deal of research has been done. After all, there is quite a difference between the distance from Ste. Scholastique and the distance from Dorval to the middle of Montreal, and a good deal of research is being conducted to see what would be the most expeditious way with public transport and the most economical way to get the people from Ste. Scholastique into Montreal.

Mr. Rock: That means to the centre of Montreal and to Dorval airport and to Ste. Scholastique.

Mr. Pickersgill: Oh yes, and also possibly to Ottawa.

Mr. Rock: This was the other question I was going to ask.

Mr. Pickersgill: I think we can fairly say that no final decisions have been made on any of these matters.

Mr. Rock: But you are taking part in those discussions?

Mr. Pickersgill: Oh yes.

Mr. Rock: Your department?

Mr. Pickersgill: We do not take the prime part. The prime part is taken by the ministry of transport.

Mr. Rock: But you are involved.

Mr. Pickersgill: We are interested in the research, we are following it, and we are contributing wherever we can usefully contribute.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, this completes our questioning on the Canadian Transport Commission. I want to thank Mr. Pickersgill and Mr. Soberman for their appearance this morning.

This Committee is adjourned to the call of the chair.

[Interpretation]

M. Rock: Depuis qu'il n'y a pas de services de marchandises par voie de chemins de fer à l'aéroport de Montréal, je doute qu'il n'y en ait jamais à l'aéroport de Ste-Scholastique. Alors pourquoi y aurait-il un service de chemins de fer pour les passagers?

M. Pickersgill: Je crois qu'il faut resituer certaines voies ferrées pour la construction de l'aéroport. Autrement une voie ferrée pourrait traverser le terrain de l'aéroport puis ça ne serait certainement pas recommandable.

M. Rock: Je comprends, mais depuis qu'on parle de la resituation, on parle aussi de doter l'aéroport d'un service de transport pour passagers par voie ferrée et je me demande s'il ne s'agirait pas là d'une dépense inutile?

M. Pickersgill: Il n'y a pas eu de décision de prise à ce sujet, mais on y fait beaucoup de recherches. Après tout il y a toute une différence entre la distance qui sépare Ste-Scholastique et Montréal et Dorval du centre de Montréal et on essaie de savoir quel serait le meilleur moyen de transport et aussi le plus économique pour que les gens puissent se rendre de Montréal à Ste-Scholastique.

M. Rock: Ce que veut dire du centre de Montréal à Dorval et ensuite à Ste-Scholastique.

M. Pickersgill: Certainement et peut-être aussi Ottawa.

M. Rock: Il s'agissait justement de cela dans ma deuxième question que j'allais poser.

M. Pickersgill: Je crois qu'on peut dire qu'il n'y a pas de décisions finales qui ont été prises à ce sujet.

M. Rock: Mais vous prenez part à ces discussions?

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: Et votre Ministère?

M. Pickersgill: Nous n'avons pas le haut du pavé. Le ministère du Transport l'a.

M. Rock: Mais vous êtes concerné.

M. Pickersgill: Nous nous intéressons à la recherche et nous la suivons de près et nous y apportons la meilleure contribution possible.

M. Rock: Merci.

Le président: Messieurs, ceci met fin à notre période de questions concernant la Commission canadienne du transport. Je désire remercier M. Pickersgill et M. Soberman de leur présence ici ce matin.

La séance est levée jusqu'à convocation du président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Thursday, May 13, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 10

Le jeudi 13 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Government
Publications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

The Canadian National Railways
Annual Report, 1970, and the Auditor's Report
on the Canadian National Railways
for the year ended
December 31, 1970.

CONCERNANT:

Le rapport annuel de 1970 sur les Chemins
de fer nationaux du Canada et le rapport
de l'auditeur sur les Chemins de fer nationaux
du Canada pour l'année terminée
le 31 décembre 1970.

INCLUDING:

The Second and Third Reports to
the House

Y COMPRIS:

Le Deuxième et Troisième Rapports
à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Forget
Benjamin	Godin
Corriveau	Howe
Crossman	Horner
Duquet	McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McNulty	Smith (<i>Saint-Jean</i>)
Noël	Southam
Ritchie	Thomas (<i>Moncton</i>)—(20)
Rochon	
Skoberg	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. Crossman, Smith (*St. Jean*) and McNulty replaced Messrs. Thomas (*Maisonneuve*) Portelance and Perrault on May 11, 1971.

Messrs. Horner, Harries and Corriveau replaced Messrs. Noble, Trudel and Deachman on May 13, 1971.

Messrs. Ritchie, Rochon and Noël replaced Messrs. Rock, Lundrigan and Harries on May 13, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

MM. Crossman, Smith (*Saint-Jean*) et McNulty remplacent MM. Thomas (*Maisonneuve*), Portelance et Perrault le 11 mai 1971.

MM. Horner, Harries et Corriveau remplacent MM. Noble, Trudel et Deachman le 13 mai 1971.

MM. Ritchie, Rochon et Noël remplacent MM. Rock, Lundrigan et Harries le 13 mai 1971.

ORDER OF REFERENCE

Friday, May 7, 1971.

Ordered,—That the Air Canada Annual Report, 1970, the Canadian National Railways Annual Report, 1970, and the Auditor's Report on the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1970, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 7 mai 1971

Il est ordonné,—Que le rapport annuel de 1970 sur Air Canada, le rapport annuel de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada et le rapport de l'auditeur sur les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1970 soient renvoyés devant le comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORTS TO THE HOUSE

Wednesday, April 7, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Pursuant to its Order of Reference of February 17, 1971, your Committee recommends that it be granted permission to adjourn from place to place within South-western Ontario for the purpose of hearing representations on the rail passenger service in the area, and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

Friday, May 14, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 17, 1971, your Committee considered the following items listed in the Estimates 1971-72:

Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications; Votes 1 and 5 relating to the Post Office; Votes 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50 and 55 relating to the Department of Transport; Vote 60 relating to Canadian National Railways; Votes 65 and 70 relating to the Canadian Transport Commission; Votes 75, 80 and L85 relating to the National Harbours Board; Vote L90 relating to Northern Transportation Company Limited; Votes 95, L100 and 105 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

Your Committee commends them to the House.

In relation to the estimates of the Northern Transportation Company Limited, your Committee recommends that the Government consider the advisability of purchasing the balance of the authorized Capital Stock of the said Northern Transportation Company Limited.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 2 to 9, both inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

H. PIT LESSARD,

Chairman

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le mercredi 7 avril 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du 17 février 1971, le Comité recommande que permission lui soit accordée de s'ajourner d'un endroit à un autre au Sud-ouest de l'Ontario dans le but d'entendre les représentations qui lui seront faites concernant le service voyageur du rail dans cette région, et que le personnel de soutien nécessaire accompagne le Comité.

Le vendredi 14 mai 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 17 février 1971, le Comité a étudié les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications; 1 et 5 ayant trait aux Postes; 1, 5, 10, L15, L20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, et 55 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux; les crédits 65 et 70 ayant trait à la Commission canadienne des transports; 75, 80 et L85 ayant trait au Conseil des ports Nationaux; le crédit L90 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée et les crédits 95, L100 et 105 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

En ce qui a trait au crédit de la Société des transports du Nord Limitée, le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité de se porter acquéreur de la balance du capital-actions autorisé de la dite Société des transports du Nord Limitée.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 2 à 9, inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 13, 1971.
(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Allmand, Corriveau, Crossman, Duquet, Forget, Harries, Howe, Horner, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Southam, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(17).

Also present: Messrs. Bell and Ritchie, M.P.'s.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., Chairman and President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President and Secretary of the Company; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Transportation and Maintenance.

The Chairman called for motions for the election of a Vice-Chairman. Mr. Forget moved,

That Mr. Turner (*London East*) be elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Howe moved,

Resolved—That nominations be closed.

The Chairman declared the first motion *carried, nemine contradicente*, and Mr. Turner (*London East*) duly elected Vice-Chairman of the Committee.

Pursuant to its Order of Reference of Friday, May 7, 1971, the Committee began its consideration of the Canadian National Railways Annual Report, 1970, and the Auditor's Report on the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1970.

The Chairman introduced Mr. N. J. MacMillan, Q.C., Chairman and President of the C.N.R., who made a short opening statement.

Mr. MacMillan answered questions on various aspects of C.N.R. operations. He was assisted by Messrs. Vaughan and Hunt. Mr. MacMillan promised to provide additional information on certain subjects mentioned by the Members.

At 5:35 p.m., with the questioning continuing, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING (19)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:12 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Corriveau, Crossman, Duquet, Forget, Horner, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Noël, Ritchie, Rochon, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(15).

PROCÈS-VERBAL

Jeudi 13 mai 1971
(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 15 h 40. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Corriveau, Crossman, Duquet, Forget, Harries, Howe, Horner, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Southam, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(17).

Autres députés présents: MM. Bell et Ritchie.

Témoins: des Chemins de fer nationaux du Canada: MM. N.-J. MacMillan, c.r., président de la compagnie et président du Conseil d'administration; R.-T. Vaughan, c.r., vice-président et secrétaire de la compagnie; K.-E. Hunt, vice-président, transports et entretien.

Le président se dit prêt à recevoir les candidatures pour l'élection d'un vice-président. M. Forget propose,

M. Turner (*London-Est*) au poste de vice-président du Comité.

M. Howe propose, et il est

Résolu,—que la période de mise en candidature soit close.

Le président déclare la première motion adoptée à l'unanimité et M. Turner (*London-Est*) est élu vice-président du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 17 mai 1971, le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada et du rapport de l'Auditeur sur les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année financière qui s'est terminée le 31 décembre 1970.

Le président présente M. N.-J. MacMillan, c.r., président de la compagnie et président du Conseil d'administration qui fait une brève déclaration.

M. MacMillan répond aux questions sur différents aspects des activités du CN avec l'aide de MM. Vaughan et Hunt. M. MacMillan promet fournir des renseignements supplémentaires sur certains sujets mentionnés par les députés.

A 17 h 35, au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h.

SÉANCE DU SOIR (19)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20 h 12. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Corriveau, Crossman, Duquet, Forget, Horner, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Noël, Ritchie, Rochon, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—15.

Also present: Messrs. Bell, Lundrigan, Marshall, Portelance, M.P.'s.

Witnesses: Same as afternoon sitting, and Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting and Finance, Canadian National Railways.

The Committee continued its consideration of the Canadian National Railways Annual Report 1970.

Members questioned Mr. MacMillan, who was assisted by Messrs. Vaughan, Hunt and Corner.

At 10:00 p.m., with the questioning continuing, the Committee adjourned until Tuesday, May 18, 1971.

Autres députés présents: MM. Bell, Lundrigan, Marshall, Portelance.

Témoins: Les mêmes que cet après-midi, et, en plus, M. W.-R. Corner, vice-président, comptabilité et finance, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité continue l'étude du rapport annuel 1970 des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. MacMillan répond aux questions des députés avec l'aide de MM. Vaughan, Hunt et Corner.

A 22:00 h., au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 18 mai 1971.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart,

Clerk of the Committee.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 13, 1971

[Texte]

• 1539

The Chairman: Gentlemen, we have quorum. However, before we start with the agenda, as you may be aware, we have been sitting without a vice-chairman. Therefore, I will ask for a nomination for a vice-chairman.

Mr. Forget: I nominate Mr. Turner, London East.

The Chairman: Are there any other nominations?
Motion agreed to.

The Chairman: I declare Mr. Turner to be our Vice-Chairman.

Some hon. Members: Agreed.

• 1540

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration today, the annual report of the CNR for the year of 1970.

Mr. Howe: Mr. Chairman, on a point of order, before we begin, you will remember that some time ago there was a motion passed in this Committee suggesting that we visit south-western Ontario and examine the passenger service there. I would like to know whether this has been finalized and whether advertisements have gone out to say where and when the Committee is going to meet in order that the people who will be involved in these hearings will have sufficient time to prepare briefs and get ready for the hearings, if and when they are going to be heard.

The Chairman: Mr. Howe, I have the motion here. I made the report in the House but I have not yet any authority from the House for us to travel. I am still waiting for the approval of the Minister.

Mr. Howe: Have you discussed this with the Minister?

The Chairman: Yes, I have. He told me he would study it and that we would have an answer shortly.

Mr. Howe: Indications are that we will close down, probably, at the end of June, so we do not have very much time left. The notices should go out at least two weeks or a month before the hearings so that it will be possible for all the municipalities, the county councils and the cities that are going to be involved to prepare briefs to get ready for this.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 mai 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous pouvons commencer la réunion puisque nous avons quorum. Toutefois, avant de parcourir l'ordre du jour, comme vous êtes déjà au courant, nous siégeons en comité depuis un certain temps sans avoir nommé de vice-président. C'est pourquoi je vais vous demander une nomination au poste de vice-président.

M. Forget: Je présente la candidature de M. Turner, député de London-Est.

Le président: Y a-t-il d'autres mises en nomination?
La proposition est adoptée.

Le président: Je déclare donc M. Turner élu au poste de vice-président.

Des voix: D'accord.

Le président: Messieurs, nous avons à l'étude aujourd'hui le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1970.

M. Howe: Monsieur le président, un appel au Règlement. Avant d'aller plus loin, vous vous souviendrez sans doute qu'il y a un certain temps une proposition a été adoptée par notre Comité aux termes de laquelle nous devrions visiter le Sud-Est de l'Ontario pour examiner le service voyageur offert dans cette région. J'aimerais savoir où en sont les choses en ce qui a trait à cette proposition et si des annonces ont été envoyées pour indiquer à quel moment et de quelle manière le Comité se réunira là-bas de sorte que les personnes concernées dans ces audiences auront suffisamment de temps pour préparer des mémoires et leurs témoignages s'ils désirent se présenter devant notre Comité.

Le président: Monsieur Howe, j'ai la proposition devant moi. J'ai fait rapport à la Chambre mais je n'ai reçu jusqu'à présent aucune autorisation de la Chambre pour que nous nous rendions là-bas. J'attends encore l'approbation du Ministre.

M. Howe: Avez-vous discuté de cela avec le Ministre?

Le président: Oui, je l'ai fait et il m'a déclaré qu'il étudierait cette question et que nous devrions recevoir une réponse très bientôt.

M. Howe: Selon les apparences nous ajournerons assez tôt, probablement vers la fin de juin, de sorte qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps. Les avis devraient être envoyés au moins deux semaines ou un mois avant la tenue des audiences de sorte qu'il sera possible pour toutes les municipalités, les conseils de comtés et les villes qui sont intéressés de préparer des mémoires en tant pour les audiences.

[Text]

The Chairman: Maybe you will get good enough answers from the CNR people that we will not need to make that trip.

Mr. Howe: We had them at Owen Sound last year. They had the Canadian Transport Commission in their pocket at that time, so we do not think we will get the proper answers from them today.

The Chairman: I will see whether the Minister can give me an answer shortly, Mr. Howe.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I have here, on my immediate right, the Chairman of the Canadian National, Mr. MacMillan. I would ask Mr. MacMillan, before he presents the report, to introduce the witnesses who are with him.

Mr. MacMillan.

Mr. Norman J. MacMillan (Chairman and President of Canadian National Railways): Mr. Chairman and gentlemen, it is again a pleasure for my colleagues and myself to appear before you with regard to our 1970 annual report.

Seated on my immediate right and known to everyone here, I think, is Mr. Ralph P. Vaughan who is Vice-President and Secretary of the company; next to him is Mr. Keith Hunt who is Vice-President of Transportation and Maintenance; and next to Mr. Hunt is Mr. W. R. Corner who is Vice-President of Accounting and Finance.

Mr. Chairman, gentlemen, I thought that by way of putting the wheels in motion, I might read a couple of introductory paragraphs from the annual report that give the company's position in 1970 very much in capsule form. It reads:

Canadian National handled a larger volume of business in 1970 than in the previous year and was able to produce increased revenues from nearly all major services. However, the cost of doing business continued to mount as a result of higher wage rates and higher prices for materials and services. Some freight rate increases (applied within the price restraint guidelines set by the Prices and Incomes Commission) plus effective control of expenses and improved productivity enabled CN to offset part of the higher costs. But it was not possible to meet them in full and this is the main reason for the lower net income as compared with 1969, shown in the following table:

Then, in abbreviated form, we give the gross revenues of 1970 at \$1,167.7 million less the non-rail revenues. These are the revenues generated by telecommunications and the other non-rail activities of the company. The railway operating revenues then become \$1,042.3 million less the railway operating expenses of \$1,027.6 million with a net railway operating income of \$14.7 million. Added to that \$31.1 million of other income the net income before interest on debt then becomes \$45.8 million but our interest on debt was \$75.5 million resulting in a deficit of \$29.7 million.

[Interpretation]

Le président: Il se peut que vous receviez des réponses suffisamment adéquates des représentants du CMC de sorte qu'il ne nous serait peut-être pas nécessaire de faire ce voyage.

M. Howe: Nous les avons rencontré à Owen Sound, l'an dernier. Ils avaient l'appui entier de la Commission canadienne des transports à ce moment-là de sorte que je ne crois pas que nous recevrons les réponses adéquates aujourd'hui.

Le président: Je verrai le ministre et je lui demanderai s'il peut nous donner une réponse bientôt, monsieur Howe.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: J'ai à ma droite, le président des Chemins de fer Nationaux, M. MacMillan. Je demanderai à M. MacMillan, avant qu'il nous présente son rapport, de bien vouloir nous présenter les témoins qui l'accompagnent.

Monsieur MacMillan.

M. Norman J. MacMillan (président du Conseil d'administration et président des Chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, c'est toujours un plaisir pour mes collègues et pour moi-même de nous présenter devant vous pour discuter de notre rapport pour l'année 1970.

A ma droite vous reconnaîtrez sans aucun doute M. Ralph P. Vaughan qui est vice-président et secrétaire de la Compagnie; à sa droite vous voyez M. Keith Hunt qui est vice-président, responsable des transports et de l'entretien; à ses côtés il y a M. W. R. Corner, vice-président, responsable de la Comptabilité et des finances.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je crois que pour entrer dans le vif du sujet je pourrais faire lecture de quelques paragraphes préliminaires inclus au rapport annuel qui vous présente la situation de la Compagnie en 1970 d'une manière assez sommaire. Ces paragraphes se lisent comme suit:

«Les Chemins de fer Nationaux ont augmenté leur chiffre d'affaires en 1970 et retiré des recettes accrues de presque tous leurs services. Parallèlement, les frais n'ont cessé de monter, gonflés par les augmentations des salaires, du prix des biens et des services, et c'est grâce à une légère hausse des tarifs marchandises (conforme aux recommandations de la Commission des prix et revenus), au contrôle serré de ces dépenses et à une productivité accrue que le CN a pu partiellement absorber cette montée. Mais celle-ci explique le revenu net inférieur à celui de 1969 qui apparaît au tableau ci-dessous:»

Nous présentons ensuite sous forme abrégée les recettes brutes pour l'année 1970 soit 1,167.7 millions de dollars moins les recettes extra-ferroviaires. Il s'agit là des recettes découlant des services de télécommunication et des autres activités extra-ferroviaires de notre Compagnie. Les recettes de l'exploitation ferroviaire se chiffrent donc par 1,042.3 millions de dollars moins les dépenses de l'exploitation ferroviaire, soit 1,027.6 millions de dollars présentant un revenu net de l'exploitation ferroviaire de 14.7 millions de dollars. A cela s'ajoute 31.1 millions de dollars de revenus annexes de sorte que le revenu net

[Texte]

The table shows that the net income before interest on debt—that is, the “operating profit” of the Company was \$45.8 million in 1970. This was lower than in 1969. But it can be considered a good achievement in a year characterized by a slowdown in the economy, strikes in the automobile and pulp and paper industries, and a slackening in demand for automobiles and for lumber and other construction materials. The annual reduction in payments related to the National Transportation Act, noted under “Federal Government Payments” below, also adversely affected the net income position.

Interest charges on the long-term debt of the Company increased by \$1.3 million to \$75.5 million and, after providing for these charges, the operating profit of \$45.8 million became a deficit of \$29.7 million. That then, Mr. Chairman, is really all I wish to say at this moment.

The Chairman: Thank you very much Mr. MacMillan. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, possibly we could start off with a very contentious point in so far as railroaders across the system are concerned. Of course, I talk about the Yale Subdivision in British Columbia. I would like to ask Mr. MacMillan, in view of the number of deaths that have been attributed to that type of operation in that territory, just exactly what that the Canadian National done to try to bring about an improvement in that safety condition in train operations?

Mr. MacMillan: You are particularizing your question to the mountain territory, I take it Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I am using that at this particular time because it is of utmost importance in so far as the entire movement of cars or safety of employees is concerned.

Mr. MacMillan: The Canadian National safety record is good by comparative standards but we are far from satisfied with it. We are working hard and spending considerable amounts of money to improve it and we are going to spend more money to achieve a more desirable position.

The realities of it of course are that the operation of a railway is accident provocative; you are very familiar with that, I am sure, and so are we. We can strive to the utmost of our ability as any management ought to do but we shall still inevitably have some unavoidable accidents.

You might be interested in learning that the number of accidents on the CN has remained relatively stable in recent years. Expressed in accidents per billion gross ton miles, which is one of the favourite statistics, we have been running along slightly in excess of three accidents.

[Interprétation]

avant les intérêts de la dette se chiffre par 45.8 millions de dollars mais l'intérêt sur la dette était de 75.5 millions de dollars ce qui donne un déficit de 29.7 millions de dollars.

Ainsi le revenu net avant intérêt de la dette, c'est-à-dire le «bénéfice d'exploitation de la Compagnie, s'est élevé à 45.8 millions de dollars en 1970, chiffre inférieur à celui de 1969. Toutefois ce résultat doit être considéré comme positif en fonction du ralentissement économique qui marqua l'année écoulée, et de certains obstacles: Grèves dans l'industrie automobile et celle des pâtes et papiers, diminution de la demande pour les automobiles, le bois, etc. La réduction annuelle des versements relatifs à la Loi nationale sur les transports (voir rubrique «Subventions fédérales» ci-dessous) a également affecté les résultats nets.

L'intérêt sur la dette à long terme de la Compagnie s'est accru de 1.3 millions de dollars pour atteindre 75.5 millions de dollars et, après imputation de cette somme, le bénéfice d'exploitation de 45.8 millions de dollars s'est transformé en un déficit de 29.7 millions de dollars. Voilà, monsieur le président, tout ce que j'ai à déclarer jusqu'à présent.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacMillan, Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur MacMillan, nous pourrions peut-être commencer avec une question particulièrement délicate qui concerne tous les employés des chemins de fer de votre réseau. Bien entendu, je peux parler ici de la subdivision Yale en Colombie-Britannique. Je voudrais demander à M. MacMillan, tenant compte du nombre de décès qui sont attribués à ce genre d'exploitations dans ce territoire, ce que le CN a fait exactement pour essayer d'améliorer les conditions de sécurité du service d'exploitation ferroviaire?

M. MacMillan: Vous posez une question qui touche exclusivement le territoire montagneux, si j'ai bien compris, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: J'utilise cette situation présentement car s'il s'agit d'un domaine de toute première importance en ce qui a trait à l'ensemble du trafic des wagons ou à la sécurité des employés en cause.

M. MacMillan: Le dossier de sécurité des Chemins de fer Nationaux est bon en tenant compte des normes approuvées, mais nous ne sommes absolument pas satisfaits des résultats obtenus. Nous travaillons énormément et nous dépensons beaucoup d'argent pour l'améliorer et nous continuerons à dépenser encore plus d'argent pour atteindre une situation de sécurité encore plus souhaitable.

La réalité concrète de notre situation est bien entendu le fait que l'exploitation d'un chemin de fer comporte nécessairement la possibilité d'accidents; vous êtes passablement au courant de cette question, j'en suis certain et nous aussi nous le sommes. Nous pouvons tendre tous nos efforts vers l'élimination de tout accident comme tout bon administrateur doit le faire mais nous sommes inévitables assujettis à des accidents qui sont inévitables.

[Text]

For example, in 1970 there was a slight increase over the previous year and the rate was 3.2 accidents per billion gross ton miles compared with 3.1 accidents per billion gross ton miles in 1969. This may be compared with the ratio prevailing in the railway industry in the United States where we find that they are running at the rate of 5 accidents per billion gross ton miles. I give you that just by way of preliminary to what we are doing.

• 1550

We are, as I said before, endeavouring to maintain and to improve our safety performance. I will enumerate a partial list of things which we are undertaking.

In the important area of training people in safety we have recently taken steps to update rule instructions and training procedures and facilities. We are also doing more analyses of accident reports to identify accident causes so that the instruction program can be directed towards their elimination. We have also appointed an additional number of master mechanics who will concentrate on the supervision of engine crews in such matters as train handling, braking, and rule observance. We have updated and distributed an enginemen's manual which draws together for quick reference and study the many instructions and rules which govern the movement of our trains.

On the equipment side, we have under way an extensive program of installing hot-box detectors on all principal routes. About 12 per cent of the derailments which took place on Canadian lines in 1970 were due to burned-off journals caused by hot boxes. However, the incidence of burned-off journals on our lines has been sharply reduced in recent years and in a few more years, when all our main routes are covered by the electronic detectors now being installed, the incidence will be minimal. On our lines the ratio to miles operated of cars set off between division points on account of hot boxes has been reduced from one hot box per 300,000 miles in 1960 to one per 4 million miles in 1970. Our 1970 ratio compares very favourably indeed with the AAR—that is the American Association of Railroads—average of one hot box per 2 million miles in 1970. In other words, we only have 50 per cent of the number they have.

The handling of dangerous commodities is something which concerns us very much these days, and we are now about to appoint an officer from our Transportation and Maintenance Department who will have special responsibility for all aspects of the handling of this kind of material. We find also that existing regulations need updating and clarification. This is understandable in view of the growth in volume and variety of dangerous materials being handled today, and we propose to rewrite existing regulations clearly and fully and put them in booklet form for train and yard crews and for office staff and other personnel.

[Interpretation]

Vous serez peut-être intéressé à savoir que le nombre d'accidents relevant de l'exploitation du CN a demeuré passablement stable au cours des quelques dernières années. Exprimé en milliards de tonnes brutes par mille, ce qui est une des données statistiques les plus en faveur, nous avons un dossier comportant un peu plus de trois accidents. Par exemple, en 1970 il y a eu une légère augmentation par rapport à l'année précédente et le taux était de 3.2 accidents par milliard de tonnes brutes par mille en comparaison de 3.1 accidents par milliard de tonnes brutes par mille en 1969. Cela peut se comparer au taux prévalant dans l'industrie ferroviaire aux États-Unis où nous nous rendons compte que le taux des accidents s'établit à 5 accidents par milliard de tonnes brutes par mille. Il s'agit ici simplement d'un commentaire préliminaire avant de vous expliquer ce que nous faisons dans ce domaine.

Nous faisons l'impossible, comme je l'ai déclaré antérieurement pour maintenir et améliorer notre rendement dans le domaine de la sécurité. Je vais vous présenter une liste partielle des mesures que nous avons mises en application.

Dans le domaine important de la formation du personnel touchant la sécurité, nous avons pris certaines mesures récemment pour mettre à jour les manuels de directives et de formation ainsi que les établissements de formation. Nous faisons aussi beaucoup plus d'analyses des rapports d'accident pour déterminer les causes de l'accident de sorte que le programme de formation peut-être orienté plus directement à l'élimination de ces causes. Nous avons aussi nommé un nombre supplémentaire de mécaniciens spécialisés dont le travail se concentrera sur la supervision du personnel affecté à l'entretien des moteurs et portant sur des sujets comme l'utilisation des trains, des procédures de freinage et l'observation des règlements. Nous avons mis à jour et distribué un manuel à l'intention des opérateurs de locomotives qui groupent ensemble aux fins de références rapides et d'études les multiples instructions et directives qui concernent le trafic de nos trains.

En ce qui a trait à l'équipement, nous avons présentement en cours un programme complet d'installation de détecteur des boîtes chaudes sur toutes les routes principales de notre réseau. Environ 10 p. 100 des déraillements qui se sont produits sur les routes ferroviaires canadiennes en 1970 étaient causés par la mise hors de service des fusées par les boîtes chaudes. Toutefois, la fréquence des fusées hors service sur nos lignes a été réduite considérablement au cours des dernières années et dans quelques années lorsque toutes nos routes principales seront équipées de détecteurs électroniques qui sont présentement en installation, cette fréquence sera très minime. Sur les lignes de notre réseau, le rapport par milles d'utilisation de wagons établis entre les points de division par suite de l'existence de boîtes chaudes a été réduit de 1 boîte chaude par 300,000 milles en 1960 à 1 par 4 millions de milles en 1970. Ce dernier pourcentage se compare d'une manière particulièrement favorable à celui de l'AAR c'est-à-dire l'*American Association of Railroads*, dont la moyenne est une boîte chaude par 2 millions de milles en 1970. En d'autres mots, nous n'avons que 50 p. 100 du nombre que les chemins de fer américains ont.

[Texte]

The matter of improved equipment for detecting and warning about snow and rock and mud slides, which have caused accidents on our lines through the Rocky Mountains, is very much to the fore these days. We are not unique in this. Every railway running through the Rockies has slide conditions. Among other things we are sending a group of our technical people to Europe and to Japan to find out if anything new is being done there and if so whether it can be adapted to Canadian conditions. I should say that to the best of our knowledge the railways of North America all follow the same techniques, but we wish to know whether in the other parts of the world where they have these conditions they have isolated any method of dealing with them which is better than what we have.

In the meantime at home, we are engaged in an intensive and expensive program of inspecting, modifying, redesigning and generally upgrading the slide detector fences which are now used to provide protection over a large portion of the very difficult terrain over which we operate in the Rockies. It seems likely from the most recent survey that the footage of fence will be doubled within the next few years. We are also lining up an over-all geological inspection of the line from Jasper to Port Mann. This will help us to detect potential slide areas and do something about them before trouble occurs.

We will also make a survey this summer of points where we may be able to move tracks away from hazardous rock fences and, at the same time, reduce curvatures. We are also continuing a program of sloping, scaling and rock bolting where practicable.

In addition to what I have listed, and much more, CN's Research and Development Department, which we think is the best in North America, is very active in investigating stress on wheels and axles, improved braking ratios, new equipment design, train dynamics and many other things of that nature. We have made some outstanding contributions to the railway industry in these areas nota-

[Interprétation]

La manutention des marchandises dangereuses est aussi l'une de nos préoccupations principales présentement et nous sommes sur le point de nommer un agent de notre service des transports et de l'entretien dont la responsabilité principale touchera tous les aspects de la manutention de ce genre de marchandises. Nous savons aussi que les règlements présentement en vigueur ont besoin d'être mis à jour et d'être détaillés. Cela se comprend lorsque l'on tient compte de l'augmentation en volume et en diversité des matériaux dangereux que nous devons manipuler de nos jours et nous nous proposons de réécrire les règlements actuels d'une manière plus détaillée et plus complète et de les publier sous forme de brochure qui sera distribuée au personnel des trains et des gares de triage et ainsi qu'au personnel des bureaux et aux autres employés.

En ce qui a trait à l'amélioration et l'équipement visant à la détection et à l'avertissement touchant les glissements de neige, de rock et de boue qui ont causé certains accidents sur les lignes de notre réseau qui traversent les montagnes rocheuses, va de l'avant de nos jours. Nous ne sommes pas seuls dans cette situation. Chaque chemin de fer qui traverse les montagnes rocheuses doit faire face à des glissements de ce genre. Entre autre chose nous envoyons un groupe de nos techniciens en Europe et au Japon pour découvrir si il y a quelque chose de nouveau qui est fait dans ce domaine là-bas et s'il en est ainsi, pour savoir et ces nouvelles méthodes peuvent être adaptées aux conditions qui prévalent au Canada. Je pourrais dire que selon les données que nous avons en main, les chemins de fer de l'Amérique du Nord utilisent tous les mêmes techniques mais nous désirons savoir si dans les autres parties du monde là où les chemins de fer doivent faire face à ce genre de conditions, s'ils ont réussi à découvrir des méthodes de régler ces problèmes, méthodes qui seraient meilleures que celles que nous avons.

Entre temps, au sein de notre Compagnie, nous avons mis sur pied un programme très complet et très détaillé touchant l'inspection, la modification, la conception nouvelle et l'amélioration générale des clôtures de détention des glissements qui sont présentement utilisées comme protection sur une très large partie du terrain très difficile sur lequel nous opérons dans les Rocheuses. Il semble vraisemblable par suite de l'enquête la plus récente qui ait été effectuée le nombre de pied de clôture installée sera doublé au cours des quelques prochaines années. Nous sommes aussi à mettre sur pied une inspection géologique complète de notre réseau allant de Jasper à Port Mann. Cela nous permettra de détecter les régions où des glissements de terrain peuvent avoir lieu et de prévenir une telle possibilité.

● 1555

Nous ferons également une étude cet été des endroits où nous pourrions déplacer les voies ferrées et les éloigner des clôtures destinées à empêcher des éboulements et peut-être en même temps réduire les courbes. Nous continuerons également un programme de construction de talus, de terrasse et de fixation des rochers là cela c'est possible.

De plus, le service de recherche et du développement du CN qui est à votre avis le meilleur en Amérique du Nord est activement engagé dans la recherche sur la résistance des roues et des essieux ce service étudie des possibilités de meilleure frainage, les nouvelles conceptions du maté-

[Text]

bly, in recent years, in the development of equipment for the detection of overloaded axles on freight cars and in the development of car-cushioning devices to control train action. We were particularly pleased recently to be able to introduce on our lines a number of cushioned cabooses which are probably the most advanced in North America in regard to providing a comfortable ride and reducing fatigue for train crews.

One could go on almost indefinitely listing examples of CN's concern about the safe operation of its business. I hope I have said enough to show that that concern is genuine and is expressed in actions as well as words. A nationwide, labour-intensive and technologically complex industry such as the railway industry can probably never be free of accidents due to technical failure or human error; but we have what is, by any standard, a good safety record and we are doing everything we can to maintain and improve it. We will gladly co-operate with anybody who can help us in this matter and we welcome advice and assistance from all interested Canadians.

The Chairman: Mr. Skoberg, I know you have been looking at your watch and it is pretty hard for me to limit you to ten minutes because the question that you put received a good, long answer. So I will give you the chance to put your next question.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I thought maybe we could have considered that as part of the statement of Mr. MacMillan.

I would like to read a very brief letter, Mr. Chairman, and Mr. MacMillan, that I received from Kamloops, B.C. Before I do, I realize that there is an inquiry now going forth under the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission which I have been attending, and I will also be presenting a brief on behalf of our Party to that Commission. This letter is dated April 19 and addressed to me. It reads:

Thank you very much for the interest you are taking and will continue to take in the safety precautions for the CNR men. Surely there have been enough deaths in B.C. over the years to prove conditions are not good enough. As an engineer, I know you understand better than other MPs just what the men are up against.

And, of course, with Mr. Turner on the Committee, there are two on here.

While nothing can bring back our husband and father, there are many other husbands and fathers who must travel the same route, and I am most anxious that this issue of safety be dealt with, effectively. Nothing short of rock sheds or re-routing the track will be effective around mile 118.9 on the Ashcroft Sub., in my opinion.

[Interpretation]

riel, la dynamique ferroviaire et d'autres sujets de ce genre. Nous avons contribué beaucoup à l'amélioration du service ferroviaire dans ces domaines notamment au cours des dernières années, nous avons mis au point un système de détection des essieux surmenés de wagons de marchandise et nous avons amélioré les tampons de wagons. Nos fourgons de queue équipés de tampons sont probablement les plus modernes en Amérique du Nord; ils permettent un voyage confortable et peu fatigant pour le personnel de la voie.

On pourrait donner de nombreux autres exemples de cette préoccupation constante du CN pour ce qui est de la sécurité. J'espère en avoir dit suffisamment pour vous montrer que notre préoccupation est réelle et que nous prenons des mesures concrètes pour améliorer toujours davantage la sécurité. L'entreprise nationale, comprenant un aussi grand personnel et ayant autant recours à la technologie moderne que l'industrie ferroviaire ne peut pas probablement pas fonctionner sans accidents dus à des erreurs techniques ou humaines; cependant il est certain que nous ne sommes pas en mauvaise posture pour ce qui est de la sécurité que nous essayons toujours d'améliorer. Nous collaborerons volontiers avec toutes les personnes qui pourront nous aider à cet égard et nous sommes prêts à écouter les conseils et à recevoir l'aide de tous les Canadiens qui y seraient intéressés.

Le président: Monsieur Skoberg, je sais que vous avez regardé votre montre et qu'il est assez difficile pour moi de limiter votre intervention à 10 minutes étant donné que la réponse que vous avez posé a nécessité une réponse aussi longue. Je vous permettrai donc de poser une autre question.

M. Skoberg: Monsieur le président, peut-être faudrait-il considérer cette dernière intervention de M. MacMillan comme faisant partie de sa déclaration.

J'aimerais lire une courte lettre que j'ai reçue de Kamloops (C.-B.). Avant de le faire cependant je me rends compte que le Comité des Transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports fait actuellement une enquête à laquelle j'ai assisté et où je présenterai également un mémoire pour le compte de mon parti. La lettre en question est datée du 19 avril et envoyée à mon nom. Je la lis:

Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez et que vous continuez à porter à la sécurité des employés du CN. Il y a certainement eu suffisamment de morts en Colombie-Britannique au cours des années pour prouver que la situation n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être. Je sais que vous êtes mieux au courant que d'autres députés ce qui peut se produire, étant donné que vous êtes un ingénieur vous-mêmes.

Et évidemment M. Turner, membre du Comité, sait de quoi il s'agit.

Bien que rien ne puisse nous rendre un mari ou un père il y a beaucoup d'autres maris et de pères qui doivent voyager sur le même chemin et j'espère que l'on étudiera cette question de sécurité avec toute l'attention voulue. Seule l'installation de parapets ou

[Texte]

Thank you sincerely.

(sgd) Mrs. Penner
John Penner (14)
Diane Penner (13)

Mr. MacMillan, this is from the widow of one of the men whose bodies have still not been found. My understanding is that they are still at the bottom of the Fraser. As I look through the record I see the information that we do have, where bulletins, train orders issued in February, were advising that the fences were out of order, advising that the slide detector fences between such and such mileage were removed from service. I am sure you have all this information so there is no need for me to repeat it. This goes on through February 7, 12 and 14, and all the way down the line.

I think the question that we must know as a Committee, if we are interested at all, is, what are you doing right now in this particular area where there is every indication you could have another tie-up unless something is done to prevent this type of potential hazard every time a train moves over that trackage?

• 1600

Mr. MacMillan: Mr. Hunt, immediately following this, went to the subdivision and has been intimately involved in it since that time, so I shall ask him to answer your question, if I may.

Mr. Hunt: In the location, we have repaired of course the existing fence, and we have surveyed not only that location, but the locations adjacent to it, that are afflicted by the same kind of rock formations and slopes. At the moment we are completing a study of the changes to be made, as quickly as we get at them, in the next couple of weeks to that particular fence, and this follows up what Mr. MacMillan has just said that we have set our programs on about a three-phase approach. Much of the work is going to be preventive and we have set teams to work to study what others are doing, in America and of course in Europe and Asia also. This is on the geotechnical side. We have also set to work our Chief Signal Engineer to scour the world's libraries and go, if he must go, to look for anything new or better in the signal detection side.

The third phase which is underway now and it is short-term, is the immediate work to be undertaken at the site where we consider that more work is required, and of course the scene of the accident is one of the locations where we have had rock-scaling gangs in, and where there are plans and designs on paper now to make some changes to the style of the detector fences which are now at that location.

On a short-term basis, until we have more information brought into play from our own technical people and from the consultants that we have retained, we are rock scaling and modifying the existing fences.

There is also, in play, a quick look at other sites where we might put additional fences in, and again Mr. MacMillan mentioned that, by saying we could very easily double the length of detector fences so these are the short-term immediate things that we have in effect at the moment.

[Interprétation]

le détournement de la voie au mille 118.9 Ashcroft Sub., pourrait fournir une solution acceptable à mon avis. Je vous remercie très sincèrement.

M^{me} Penner
John Penner (14)
Diane Penner (13)

Monsieur MacMillan, il s'agit d'une lettre qui m'a été envoyée par la veuve d'un des hommes dont le corps n'a pas encore été retrouvé. Je crois comprendre qu'il serait encore dans le Fraser. Si je me reporte à certains bulletins, notamment ceux de février, j'y vois que les parapets n'étaient pas en bonne condition; on disait également que les détecteurs de glissements de terrain avaient été enlevés. Je suis certain que vous avez tous ces renseignements et je n'ai pas besoin de les répéter. Le 7, le 12 et le 14 février les mêmes renseignements sont de nouveau donnés.

Je crois que les membres du Comité qui s'intéressent un peu à la question aimeraient savoir ce que vous faites actuellement en ce domaine où d'autres accidents semblables pourraient se produire?

M. MacMillan: Immédiatement à la suite de cet accident, M. Hunt s'est rendu à la subdivision et il s'est occupé de l'affaire depuis ce moment. Je lui demanderai donc de répondre à votre question.

M. Hunt: A cet endroit, nous avons évidemment réparé le parapet et nous avons étudié les conditions du sel à cet endroit et aux environs où les mêmes formations rocheuses et les mêmes pentes se retrouvent. Mais présentement nous complétons une étude des modifications qui doivent être apportées au parapet; comme M. MacMillan l'a dit il s'agit là d'un programme en trois phases. Un programme de prévention: nous avons des équipes et qui étudient les techniques en ce domaine en Amérique, en Europe et en Asie. Il s'agit d'un programme de géotechnie. Nous avons également demandé l'ingénieur en chef des signaux d'étudier les documents qu'il pourrait trouver dans les librairies du monde entier.

La troisième phase qui a été entreprise est une phase à court terme: elle concerne le travail à faire sur les lieux dans les endroits que nous considérons comme des endroits dangereux; à l'endroit précis de l'accident, nous avons une équipe qui s'occupe du tracé et de plus nous essayons de modifier les détecteurs qui s'y trouvent.

Avant de recevoir plus de renseignement de nos techniciens et de nos experts, nous ne pouvons que faire des travaux visant à installer différente terrasse sur les talus et modifier les parapets existants.

Nous étudions également les autres endroits où des parapets supplémentaires seraient nécessaires et comme M. MacMillan l'a déjà dit, nous essayons de doubler la longueur des clôtures de détection. Il s'agit là du programme à court terme que nous mettons sur pied actuellement.

Je devrais de plus mentionner au Comité qu'en plus des appareils de détection des éboulements qui se trouvent du côté de la voie, nous avons en service depuis de nombreuses années des patrouilles de la voie et qui travaillent sous la direction d'un dispatcher.

[Text]

Mr. Skoberg, I should mention before the Committee that in addition to the wayside devices that we are using in these locations to detect slides, we also have had for many years, track patrols with track cars running through these particularly sensitive areas under the control of the dispatcher.

Naturally that kind of action or detection is still underway and is still being pursued as one of the better methods in these very short pieces where there is some danger.

Mr. Skoberg: It appears that this has been going on for many, many years. It is not something that happened in this latest incident where three men lost their lives. A lot of other lives have been lost there too, on that particular Ashcraft Subdivision, if I am correct.

It seems strange to me, and possibly you could indicate in your budget here, or your annual report, what types of money have you actually spent to try to alleviate that situation that has existed in that territory for so many years?

Mr. MacMillan: It is a continuing program, Mr. Skoberg. Canadian National began, as you probably know, through this canyon with virtually no tunnels and no rock except sheds or anything, and it has been built up and in the fullness of time, I do not know how long, these things undoubtedly will be covered. There will be tunnels. The sooner we get to that point the better, as far as I am concerned, because I was very much upset about this accident, needless to say. There was instantaneous reaction to it.

I suppose, we could give you a figure of what has been spent in the last 10 years in rock slides, but I do not know that that would help you very much. I think the program that is afoot now will probably have a very beneficial effect.

• 1605

Mr. Skoberg: I will leave it then, Mr. Chairman, for another questioner. Mr. Hunt mentioned slide detectors, more slide detectors. What good would slide detectors be if you are going to take them out of service? I mean you have had slide detectors, they have not been in service, they have not been used because of the nature of that terrain. I do not think it is good enough for us as a Committee to be sitting here questioning...

Mr. MacMillan: I think you took the wrong inference, Mr. Skoberg. The realities of these detector fences are that they endeavour to maintain, but there are occasions when Mountain is very active and they are taken out of service in considerable numbers and then we have to start to put them back into service. That was the reason this particular fence was out. It was a very, very difficult period of the year, the weather was very unfavourable as you remember.

Mr. Skoberg: We have unfavourable weather every year at that time and this has been going on for years. This is the only point that I would like to leave with you and I hope that you do take it into consideration and I hope that the reason that you are doing something now is not because of the hearings that are going on before the Railway Transport Committee.

[Interpretation]

Toutes ces mesures préventives sont en dernier ressort extrêmement utiles.

M. Skoberg: Il semble pourtant que ces genres d'accidents se reproduisent régulièrement. Celui où les trois hommes ont perdu la vie n'est pas le premier qui s'est produit. Je crois qu'à cet endroit précis d'autres personnes sont mortes.

Il me semble étrange que vous n'indiquiez pas dans votre rapport annuel quelle somme vous dépensez actuellement afin d'améliorer cette situation?

M. MacMillan: Il s'agit là d'un programme perpétuel, M. Skoberg. Les chemins de fer nationaux ont fonctionné au tout début sans tunnel ni sans parapet d'aucune sorte; ces installations ont été faites petit à petit et j'espère que bientôt des tunnels seront construits. J'espère que nous pourrions réaliser cette construction le plus rapidement possible car j'ai été évidemment bouleversé par cet accident. La réaction d'ailleurs ne s'est pas fait attendre.

Je suppose que nous pourrions vous dire combien d'argent nous avons dépensé au cours des dix dernières années pour ces parapets, mais je ne crois pas que cela servirait à grand chose. Je crois que le programme entrepris actuellement sera très avantageux par la suite.

M. Skoberg: J'en resterai là monsieur le président. Cependant, je crois me souvenir que M. Hunt a parlé de détecteurs, de glissements de terrain. A quoi servent-ils s'ils sont mis hors service. Ces détecteurs n'ont pas été utilisés étant donné la nature du terrain. Je ne crois pas qu'il suffise que les députés questionnent M. MacMillan en comité...

M. MacMillan: Je crois que vous n'avez pas bien interprété la réponse, monsieur Skoberg. En fait, ces barrières de détection sont maintenues en place, cependant il y a des cas où la montagne est en action perpétuellement et où les détecteurs sont retirés du service et remis en service. C'est la raison pour laquelle le détecteur en question ne se trouvait pas à l'endroit au moment de l'accident. Il s'agissait en fait d'une période assez mauvaise étant donné la température peu clémentes à cette époque.

M. Skoberg: C'est ce qui se passe à chaque année au même moment. J'espère cependant que vous étudierez la question et que vous ne preniez pas des mesures actuellement simplement parce que des audiences ont lieu au comité des transports ferroviaires.

[Texte]

Mr. MacMillan: No, no, it is not that at all.

Mr. Skoberg: There is no question that the men are not going to stand for this type of operation any longer and once there is a tie-up of railroads then the economy of Canada is tied-up and we get right back to the responsible party and it can be no other than the management of Canadian National on that line when it is tied up for that reason, it has to answer for that type of tie-up in our economy.

Mr. MacMillan: This program was inaugurated before the hearing was announced.

Mr. Skoberg: I just hope you make sure there is lots of money in it so that we do not have to go to Europe for two or three years on a study to try to find out what to do. It appears that the Canadian Pacific have not had that type of trouble and they have more rock sleds to take care of that particular problem. Maybe in that area you cannot put a rock sled in. I do not know, I am no engineer whatsoever, but I am a practical person who has worked on the railroad and know what those people are putting up with and I know what this widow was talking when she wrote that letter.

Mr. Hunt: Could I just amplify some of the technical details because I would like to have a bit more of this problem understood by the Committee before we leave it.

You are quite right in your last rejoinder. It is tough to put an outside leg to a shed there, you are absolutely correct, but if it is possible we will find a way if that is the right way to do it, but that is going to be looked at and that is a bit in the future.

I want to get back to the present because that is what we are all really interested in. We must run trains through there safely and I think this is your point, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Right.

Mr. Hunt: Maybe I should have amplified a bit. Many of the fences have given trouble because of the proneness that exists to damage at the lower strand of the fences. Now the question of strands and the location of strands, vertical and horizontal, is the subject of the three-man team that is out in the field today. They followed Mr. Spicer and I out in the field two weeks ago and these things we are going to do, we are going to do quickly.

If you follow that one through it means that if we are correct, and I think we are correct by the way, next year—that is what you are worried about—during the slide periods or intervals we should have a more workable fence. You must remember we have taken standard fences and we have been using them for numbers of years and we have decided to take these fences apart and put them back together again to give us a fence that satisfies our condition. We have been using A.A.R. fences which are fine fences, but sometimes we have to modify to suit a particular situation, which we are now doing. These are the immediate things that are under way. These are the reasons why I have a lot of confidence about the future. I know it is that, plus the long-term things, that are the reasons why Mr. MacMillan can say with great certainty that we are going to put our finger on this problem.

[Interprétation]

M. MacMillan: Pas du tout, pas du tout.

M. Skoberg: Il est certain que les employés du CN ne toléreront pas cette situation beaucoup plus longtemps; vous savez que quand il y a grève du chemin de fer, l'économie du Canada est touchée; le responsable serait alors le Canadian National.

M. MacMillan: Le programme a été mis sur pied avant l'annonce de l'audience.

M. Skoberg: J'espère que nous n'aurons pas besoin d'envoyer nos experts en Europe pendant deux ou trois ans pour étudier ce genre de problème. Il semble que des difficultés de ce genre ne soient jamais arrivées au Canadien Pacifique qui aurait pourtant eu avoir beaucoup plus d'éboulement de terrain sur ces parcours. Je sais de quoi parlent ces gens et je comprends très bien ce que veut dire cette veuve qui m'a écrit la lettre.

M. Hunt: Personnellement j'aimerais parler de certains détails techniques car j'aimerais que le comité comprenne plus à fond le problème qui se pose.

Vous avez tout à fait raison, il est difficile de faire des installations à cet endroit, cependant si cela est possible nous essaierons de trouver un moyen de le faire; cependant cela ne se fera pas tout de suite.

J'aimerais parler de la situation telle qu'elle est actuellement: en effet, les trains doivent continuer à circuler et doivent le faire en toute sécurité. Je crois que c'est cela que vous voulez souligner, Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Exactement.

M. Hunt: J'aurais peut-être dû donner certaines explications. Beaucoup de barrières ont causé des ennuis parce que la partie inférieure de ceux-ci a tendance à se laisser aller. La question de l'installation de cette parapée horizontale ou verticale est étudiée par l'équipe de trois spécialistes qui est actuellement sur les lieux. Elle nous a suivi il y a deux semaines. Nous entendons remédier rapidement à la situation.

Si nos calculs sont exacts, l'année prochaine pendant les périodes de déboulement, les parapets que nous installons devront suffire. Les parapets que nous utilisons sont des parapets ordinaires et qui ont été en usage pendant de nombreuses années. Nous étudions actuellement s'ils suffisent. Nous avons utilisé des parapets A. A. R., cependant nous devons parfois en modifier l'aspect afin de les adopter à des régions particulières. Voici donc le programme actuel qui est en train. Je suis très confiant en l'avenir. C'est ce programme de même que d'autres programmes à long terme qui permettent, je crois, M. MacMillan de dire que nous pourrions régler le problème.

[Text]

Mr. Skoberg: How many patrolmen do you have right now? When those electric fences or those fences go out, just how many patrolmen are actually employed to look after that type of a situation?

• 1610

Mr. Hunt: Through that particular area, there is a patrolman on each eight hour shift and he makes as many trips as he can make between two designated points which would be the extremities of the danger zone and he is working under the control of the dispatchers. Therefore, in any one place, if a fence goes out and we warn the crews that the fence is out, then they have two things going for them. They have the patrolmen still there doing his work, and of course, they have the automatic restriction that comes from the order that the fence is out of service and they are to operate with maximum care.

Mr. Skoberg: With a 90 car train, trying to stop on a distance of how far?

Mr. Hunt: Yes, and we talked about this before, Mr. Skoberg, most crews operating through that territory know where the danger spots are, and I think the term was used by one of our operating enginemen that they have their own built-in slow orders and we understand that and we do not push them on those slow orders and I want to make that very clear. If a guy feels that he has to operate by that one spot at five miles an hour, then he will operate by it at five miles an hour.

Mr. Skoberg: No statements out then for delay and loss in time?

Mr. Hunt: Well, I am not going to answer that in the broadest context, no.

Mr. Skoberg: I bet you will not.

Mr. Hunt: Not in the broadest context, because we are talking about specifics here.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, of course Mr. MacMillan, Mr. Vaughan and the rest of the officials here realize that my main interest is in that part of Western Ontario in which I live.

I get a little disturbed about some little things that happen periodically and they do happen I suppose in big corporations but, they have to do with public relations, and I would like just to make reference to a situation that happened in Palmerston recently, a town that has been bedevilled by the railroad and destroyed by the rail—I felt over the last number of years. They have put a monument to the railroad, a historical picture, right near the yards and the railroad was charging them a dollar a year, this year they raised it to \$25 a year. Why in the world do not they deed that little bit of land or that little rail off the side of the town and forget about this picayune business of a dollar and \$25 for rental of that particular piece of land in the community?

Mr. MacMillan: Why do not you write them a little note?

Mr. Howe: I just saw it in the local paper. I take fourteen of these weekly papers and I just do not have

[Interpretation]

M. Skoberg: Combien de patrouilleurs sont en fonction actuellement? Combien de patrouilleurs examinent la voie quand ces parapets ne sont pas utilisés?

M. Hunt: Il y a un patrouilleur pour chaque poste de huit heures et il fait autant de voyages qu'il lui est possible entre deux points désignés qui constituent la limite d'une zone dangereuse. Il travaille sous la direction d'un dispatcher. Ainsi, si dans un endroit un parapet est hors service, nous en prévenons les machinistes qui peuvent se fier au patrouilleur et aux signaux; les machinistes doivent donc user du maximum de précautions voulues.

M. Skoberg: Quand il s'agit d'un train de 90 wagons, qui essaie de freiner sur une distance...

M. Hunt: Nous avons discuté la question précédemment, monsieur Skoberg; la plupart des mécaniciens qui travaillent dans ces régions savent où se trouve le danger; de plus nos mécaniciens ne sont pas priés d'aller plus vite qu'ils ne l'estiment bon pour leur sécurité; nous les laissons absolument libres de décider à quelle vitesse le train roulera.

M. Skoberg: Vous ne leur demandez ainsi aucune explication quand ils arrivent en retard?

M. Hunt: Je n'aimerais pas répondre à cette question dans un sens large.

M. Skoberg: Je pense bien.

M. Hunt: Ici il s'agit d'un cas bien précis.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, il est évident que M. MacMillan, M. Vaughan ainsi que les autres hauts fonctionnaires se rendent compte que je m'intéresse surtout à la partie de l'Ouest de l'Ontario où je demeure.

Je m'inquiète de certains événements qui se passent de temps en temps, et je suppose que c'est le cas pour toutes les grandes sociétés; il s'agit de questions de relations extérieures. J'aimerais parler d'une situation qui s'est produite à Palmerston récemment: il s'agit d'une ville qui a été pour ainsi dire détruite par les chemins de fer au cours des quelques dernières années. Dans cette ville on a érigé un monument aux cheminots tout près de la voie ferrée et jusqu'à l'année passée la location de cette parcelle de terrain s'élevait à \$1 par année alors que cette année le prix est monté à \$25. Pourquoi cette augmentation subite?

M. MacMillan: Pourquoi n'écrivez-vous pas vous-même une petite note?

M. Howe: Je viens de lire cela dans un journal de l'endroit. Je ne peux écrire à tous les journaux locaux,

[Texte]

time to write about them all, but this just provoked me the greatest. I bet it costs \$10 to process that damn thing every year through the CNR accounting system at least.

Of course, this brings up another question, Mr. MacMillan, that has been brought to my attention so many times in these communities where the rail lines are being maintained as freight lines, but there is a lot of railroad property sitting around there, that the railroad just hangs on to as if it were going to be worth \$10,000 an acre some day. They must have great faith in the area that it is going to grow and develop, but I think there is a place there that your organization should take a little different attitude, because now that the railroad lines are not as active as they used to be, there is not, shall we say, the bad effect of building by the railroad track that there used to be and that property has become more valuable.

Mr. MacMillan: We spend a great deal of time, Mr. Howe, trying to redevelop land of this nature and we think we have been successful with it. Now there are spots I have not a shadow of a doubt where nothing has been done, but as a matter of corporate policy, it is our policy to put that into a revenue producing position. It may well be that these pieces to which you refer are looked upon as potential industrial sites, because the railway is close at hand and we would have access with private sidings, but there is no question about our desires and our intentions in this regard at all.

Mr. Howe: Mr. MacMillan, the reason I moved that motion recently with regard to opening up the rail passenger service in my area, was the fact that at the Owen Sound meeting sometime ago, a year ago this spring, one of the reasons given for asking for removing the rail service was that there was good alternate service. I have had innumerable letters from people in the western part of that area—Hanover, Walkerton, Mildmay, Clifford, Harriston, Palmerston—to the effect that the alternate bus service is not good. This has been a bone of contention. This is one of the reasons I put forward a motion here recently.

This brings up another question that I have been very much interested in. I presume that in the sparsely developed areas and regions of Canada, percentage-wise, there would be more unused or little used railroad track than in any other part of the world.

Mr. MacMillan: That could well be.

Mr. Howe: I have seen all those branch lines, train up one day and down the next. In some cases there may be a particular reason, like the oil train that is going to go to Douglas Point, for which you have increased the weight of the rail to take care of this.

You were talking about going to Europe and Japan to study the program there. I understand that in all those countries they are not reducing rail service for passengers, they are increasing passenger accommodation. It seems strange to me that we are making such tremendous efforts to get out of the passenger service. I think we should be looking at ways and means to utilize those lines.

[Interprétation]

cependant j'estime que l'on va quand même un peu loin. Je suppose qu'il en coûte \$10 par année au Canadien National pour la comptabilité de ces \$25.

Cela soulève une autre question, monsieur MacMillan, qui a été portée à mon attention de nombreuses fois dans ces régions où les voies ferrées sont utilisées pour le transport des marchandises. Les chemins de fer possèdent beaucoup de terrain près de la voie ferrée et semblent tenir comme si dans quelques années ces terrains vaudraient \$10,000 l'acre. Je suppose que la société pense aux investissements futurs cependant il me semble que vous devriez modifier votre attitude car maintenant que les voies ferrées ne sont plus utilisées comme auparavant, la population aimerait construire près des voies et le terrain a augmenté de prix.

M. MacMillan: Nous dépensons de grands montants à essayer de mettre en valeur des terrains de cette nature et nous croyons que nous avons réussi très bien en ce domaine. Je suis certain cependant que dans certains endroits rien n'a été fait, cependant notre société a comme politique de ne pas laisser ces terrains improductifs. Il est très possible que les terrains dont vous parlez sont considérés par la société comme des emplacements industriels possibles, étant donné qu'ils se situent près de la voie ferrée et qu'ils permettraient à des entreprises privées d'avoir accès direct aux voies; cependant, nous ne cachons pas nos intentions à cet égard.

M. Howe: Monsieur MacMillan, récemment j'ai fait une proposition visant à remettre en service les trains de voyageur; en fait il y a un an lors d'une réunion à Owen Sound, une des raisons que l'on avait donnée pour l'élimination du service de passagers était l'excellence des autres moyens de transport. J'ai reçu un très grand nombre de lettres de personnes demeurant dans la partie ouest de cette région, Hanover, Walkerton, Mildmay, Clifford, Harriston, Palmerston, selon lesquelles le service d'autobus subsidiaire n'est pas bon. Cela a causé un certain nombre de discussions. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai présenté une proposition à ce Comité récemment.

Cela m'amène à parler d'une autre question qui me préoccupe beaucoup. Je crois que dans les régions très peu développées du Canada, du point de vue pourcentage, il y aurait beaucoup plus de voie ferrée inutilisée ou très peu utilisée que dans toute autre partie du monde.

M. MacMillan: Cela peut très bien être exact.

M. Howe: J'ai parcouru toutes ces lignes secondaires, où il y a un train qui passe une journée et revient le lendemain. Dans certains cas il se peut que pour une raison spéciale, par exemple le train de pétrole qui doit se rendre jusqu'à Douglas Point, et à cause duquel vous avez augmenté la portée de la voie ferrée pour tenir compte de cette situation.

Vous parlez de voyages en Europe et au Japon pour étudier le programme de sécurité qu'ils ont là-bas. J'ai cru comprendre que dans tous ces pays ils ne diminuent pas les services ferroviaires pour les passagers, ils augmentent les facilités mises à la disposition des passagers. Il me semble étranger que nous faisons tant d'efforts pour

[Text]

Some time ago I had some correspondence with the Fairmont people in the United States with regard to a bus they had developed that would run on the highways and the rails. I understand that one was not too successful. Has your company given any consideration to utilizing a smaller service than the rail-liner on these branch lines that are lying there idle? I have been talking to the Minister of Transport for Ontario and he is looking at this very seriously. He said, "Here we have highways running alongside unused railroads, and the highways are being beaten to death by trucks and busses. If only we could transfer some of that traffic over there". Has your company done any research? Have you asked the Fairmont company, GMC or a diesel organization, or the company that you gave the Turbo train research to, to look into the possibility of putting busses on these lines?

Mr. MacMillan: Mr. Howe, this is a subject that is actually very close to me. I have been interested in it for a very long period of time. It may surprise you to know that at least 25 years ago, and perhaps longer, we bought four vehicles which were capable of operation on the railway. There were three busses, as I remember, and one vehicle that I would liken to a truck. We thought then that this was a means by which we could service isolated communities which did not have a road and where there was not enough traffic to justify a conventional train. We did a considerable amount of work with these four units. We tried them all over. They were accompanied by a very impressive list of problems not mechanical problems necessarily, because that part was capable of solution. One difficulty we had, of course, is that once we put this type of vehicle on the railway it becomes a train and has to be operated in accordance with the operating rules and all the safety precautions that go with it.

Since then, in a more modern environment, one of the American roads eight or ten years ago bought a fleet of busses to do exactly what you are talking about. They tried it for a couple of years. And, at that time, we made an endeavour to buy a couple of them, try again and see what we could do with it. However, by and large, in the practical considerations of the problem, they have not worked out. One reason, of course, is that the customer would not get as good a ride in such a bus as he would get in a bus going along the highway. The elapsed time, barring traffic jams and so on, would be longer, the ride would be undoubtedly rougher and the economics of it would be very difficult to justify.

[Interpretation]

se retirer du service voyageur. Je crois que nous devrions chercher les moyens d'utiliser toutes ces lignes ferroviaires.

Il y a quelque temps j'ai eu un échange de correspondance avec des personnes de Fairmont aux États-Unis en ce qui a trait à un autobus qu'ils ont élaboré et qui est utilisé sur les routes et sur les chemins de fer. J'ai cru comprendre que l'un de ces autobus n'a pas remporté tellement de succès. Est-ce que votre Compagnie a étudié la possibilité de mettre sur pied un service moins important que les lignes ferroviaires principales sur ses lignes secondaires qui ne sont presque pas utilisées? J'ai parlé au Ministre du Transport de l'Ontario et il étudiait cette question de manière très approfondie. Et il a déclaré: Nous avons ici des routes qui se situent le long de voies ferrées inutilisées et les routes sont rudement mises à l'épreuve par les camions et les autobus. Si nous pouvions tout simplement transférer une partie de ce trafic sur la voie ferrée qui est là. Est-ce que votre Compagnie a fait certaines recherches dans ce domaine? Avez-vous discuté avec la Compagnie Fairmount, GMC ou une société intéressée à l'industrie diesel ou à la Compagnie à laquelle vous avez demandé d'effectuer la recherche pour le Turbo train, pour étudier la possibilité de mettre en service des autobus sur ces lignes?

M. MacMillan: Monsieur Howe, c'est un sujet qui me touche particulièrement à cœur présentement. Je m'y intéresse depuis très longtemps. Vous serez peut-être surpris d'apprendre qu'il y a au moins 25 ans, peut-être plus longtemps, nous avons acheté quatre véhicules qui sont aptes à être utilisés sur la voie ferrée. Il s'agit là de trois autobus, si ma mémoire est fidèle et d'un véhicule que j'appellerais plus facilement camion. Nous croyions à ce moment-là que c'était là un moyen de desservir les collectivités isolées qui n'avaient pas de route et où il n'y avait pas suffisamment de trafic pour justifier le service par un train normal. Nous avons fait beaucoup de travail en ce qui a trait à ces quatre véhicules. Nous les avons essayés de toutes les manières possibles. Ces expériences ont donné jour à une liste assez forte de problèmes, non pas de problèmes mécaniques nécessairement, car ces derniers peuvent être résolus. Une difficulté à laquelle nous avons dû faire face, bien entendu, était qu'une fois que nous avions installé ce genre de véhicule sur la voie ferrée, cela devient un train et doit être conduit selon les règlements de fonctionnement et avec toutes les précautions de sécurité qui touchent le fonctionnement d'un train.

Depuis ce temps, pour revenir à une période de temps plus récente, l'une des compagnies américaines, il y a huit ou dix ans, a acheté un parc d'autobus pour les utiliser exactement de la manière dont vous parlez. Cette compagnie en a fait l'essai durant quelques années. A ce moment-là, nous nous sommes engagés à acheter quelques-uns de ces autobus, à faire de nouveaux essais et à voir ce que nous pouvions faire avec ces véhicules. Toutefois, après étude des considérations d'ordre pratique qui découlent de ce problème, ces véhicules n'ont pas remporté de succès, peu s'en faut. L'une des raisons est que le client ne se verrait pas offrir un voyage aussi agréable dans un tel autobus que le voyage qu'il aurait s'il était à bord d'un autobus voyageant par la grande route. La durée du voyage, compte tenu du blocage du trafic et

[Texte]

[Interprétation]

ainsi de suite, serait plus long, le voyage lui-même serait sans aucun doute plus pénible et le facteur économique découlant d'une telle exploitation serait difficile à justifier.

• 1620

Mr. Howe: You have improved your cabooses. They are riding more comfortably now. Do you not think this could happen to the bus?

M. Howe: Vous avez amélioré vos wagons de queue. Ils offrent beaucoup plus de confort que maintenant. Ne croyez-vous pas que cela pourrait se produire avec l'autobus?

Mr. MacMillan: Yes, they are riding more comfortably but that is a relative term. They are riding comfortably but a caboose used to ride very roughly...

M. MacMillan: Oui, ils offrent beaucoup plus de confort maintenant mais tout de même assez relatif. Ils offrent un confort plus important maintenant mais un wagon de queue était habituellement loin d'être confortable...

Mr. Howe: I have ridden in plenty of them.

M. Howe: J'ai voyagé très fréquemment dans ces wagons à queue.

Mr. MacMillan: ...so we had nowhere to go except up. And we have gone up, very appreciably. The idea is good; the idea of this vehicle on the rail is a good idea.

M. MacMillan: ...de sorte que le seul déplacement se faisait vers le haut. Nous avons donc amélioré le confort de ces wagons. L'idée est excellente; l'idée de ce véhicule sur rail est une très bonne idée.

Mr. Howe: I brought this to the attention of Mr. Pickersgill the last time he was before us, and I was rather interested in a letter that I received from him the other day and I will just quote a short paragraph from it:

M. Howe: J'ai porté cela à l'attention de M. Pickersgill la dernière fois qu'il était avec nous au Comité et j'ai été particulièrement intéressé par une lettre qu'il m'a envoyée l'autre jour et dont je ferai simplement lecture d'un court paragraphe:

The United States DOT. Urban Mass Transportation Administration is currently planning a railbus service in 1972 over seven miles of the Penn Central Railroad between Hartford and Bloomfield, Connecticut. Seven buses will be acquired and the rail unions have tentatively agreed to permit operations by drivers of the Connecticut company. UMTA feels that the adhesion problems can be resolved by the use of sand and heaters.

L'Administration du transport urbain en commun au ministère des Transports des États-Unis, établit présentement la planification d'un service d'autobus—de voie ferrée en 1972 pour desservir 7 milles de la *Penn Central Railroad* entre Hartford et Bloomfield, Connecticut. Sept autobus seront achetés et les syndicats des employés de chemin de fer ont donné un accord de principe pour permettre que ces autobus soient conduits par un chauffeur de la compagnie du Connecticut. L'Administration croit que les problèmes d'adhésion peuvent être résolus par l'utilisation de sable et de chaufferettes.

I am very interested in that, and I presume you will be watching it very closely?

Je m'intéresse particulièrement à cela et j'imagine que vous surveillerez cela avec beaucoup d'attention?

Mr. MacMillan: Yes, we will.

M. MacMillan: Oui, nous le ferons.

Mr. Howe: I feel that in Mr. Southam's area and in Mr. Thomas' area, in Saskatchewan and New Brunswick and even in Newfoundland—and I am sorry that Mr. McGrath is not here as he would probably be advocating that you resurrect the *Newfie Bullet*—a lot of research has to be done. Because the conventional highway bus will not do this: it is too high. This is what happened with your Turbo train—you had to get the centre of gravity down, and I think this is going to be necessary. You will not be able to put the baggage in between the wheels: you will have to put it at the end.

M. Howe: Je crois que beaucoup de recherches ont été effectuées dans les régions de M. Southam et de M. Thomas, en Saskatchewan et au Nouveau-Brunswick et même à Terre-Neuve, je regrette que M. McGrath ne soit pas ici car il se fera probablement l'avocat de la résurrection du *Newfie Bullet*. De toute manière l'autobus utilisé conventionnellement sur les grandes routes ne peut accomplir cela: il est trop élevé. C'est ce qui s'est produit avec turbo train, vous avez eu à baisser le centre de gravité, je crois que c'est ce qu'il faut faire. Vous ne pouvez pas placer les baggages entre les roues: vous devrez les placer au bout du wagon.

It will take a lot of research, a lot of development. I think that if it can work out for a bus, it can work out for trucks. In the area where I live, a truck could leave Guelph and go up to Elora, Fergus, Drayton, Palmerston, Moorefield and Harriston, and right up, and there is a parallel highway so that they could give the same service with a truck there.

Cela demandera beaucoup de recherche et beaucoup d'élaboration. Je crois que si cela peut se faire avec un autobus, il est possible de le faire avec un camion. Dans la région où je demeure, un camion peut quitter Guelph et se rendre jusqu'à Elora, Fergus, Drayton, Palmerston, Moorefield et Harriston, et continuer plus loin et il y a

[Text]

As far as safety is concerned, these days, with the tower and the intercom systems and the special signal systems that they have, I think it could be worked out. To me, it has a lot of merit and I sincerely hope that the railroads are taking a serious look at it.

Mr. MacMillan: We shall remain abreast of it because as I have told you, I have been interested in this for over 25 years as a means of meeting some of these problems. To this point, there has been a solution. Perhaps this equipment that they are going to develop in the United States may go further along the line.

Mr. Howe: Have you talked to the people that built your Turbo train to see if they would look into the possibility of this?

Mr. MacMillan: We have not talked to them about this, no. At least I have not.

Mr. R. T. Vaughan, (Vice President and Secretary, Canadian National Railways): Our passenger people follow any development such as this anywhere in the world and they would probably be familiar with the Penn Central experiment. That is an experiment, I believe.

Mr. Howe: I presume it is.

Mr. Vaughan: The U.S. Department of Transport people and the railway people are in constant touch with each other and, presumably, in touch with the Canadian Transport Commission which itself has to bear some of the responsibility for proper research into these things. It should not always be left to the burden of the carriers, be they rail or air, to bear the burden of all of that alone. I think you would accept that proposition.

Mr. Howe: What per cent of your income do you spend on research?

Mr. Vaughan: We have a figure on that; we could get it eventually for you. We have a research department which you will see referred to in the book here. It is a full-fledged department, headed up by a senior vice-president with a large staff. Furthermore they have the Cybernetics Department which is allied to it; they have a laboratory just outside Montreal near Dorval and they have really extensive technical research and conceptual research that goes on constantly but the exact amount of money, I do not know.

• 1625

Mr. MacMillan: We also participate in various other types of research carried on by universities and institutes, one particularly at Queen's University, which has just been created in the last seven months, and the departments there are the Canadian Transportation Commission, the Canadian National, the Canadian Pacific and Queen's University. This institute will be directing its attention to matters of this kind too.

[Interpretation]

une route parallèle de sorte qu'on peut donner le même service avec un camion.

En ce qui a trait au facteur sécurité, de nos jours, avec le système de tour et d'inter-communication et le système de signaux spéciaux qu'ils utilisent, je crois que cela peut se faire. A mon avis, cette idée est très intéressante et j'espère que les chemins de fer étudient cette question très attentivement.

M. MacMillan: Nous nous tenons au courant de tout ce qui se passe dans ce domaine car, comme je vous l'ai dit, je m'intéresse à cela depuis plus de 25 ans puisque cela peut être un moyen de répondre à certain de ces problèmes. Jusqu'à présent il n'y a pas eu de solution. Peut-être que l'équipement qu'ils sont en voie de développer aux États-Unis peut aller plus loin pour résoudre ce problème.

M. Howe: Avez-vous discuté avec les personnes qui ont construit votre turbo train pour voir s'ils pourraient étudier cette possibilité?

M. MacMillan: Nous ne leur avons pas parlé de ce domaine, non. Du moins, je ne l'ai pas fait.

M. R. T. Vaughan (Vice-président et secrétaire, Chemins de Fer nationaux): Nos employés du service voyageur se tiennent au courant de tout développement de ce genre qui se passe n'importe où dans le monde et sont probablement au courant de l'expérience tentée avec le Penn Central. Il s'agit-là d'une expérience, je crois.

M. Howe: Je crois que c'en est une.

M. Vaughan: Le ministère des Transports des États-Unis et les représentants de l'industrie ferroviaire sont en contact constant les uns avec les autres et probablement, en contact aussi avec la Commission Canadienne des transports qui doit elle aussi porter une partie de la responsabilité dans la recherche dans ce domaine. Il ne faudrait pas laisser toujours la charge de la recherche aux transporteurs que ce soit par la voie des airs ou par la voie ferrée, la charge de la recherche ne doit pas leur être imputée uniquement. Je crois que vous accepterez cette déclaration.

M. Howe: Quel pourcentage de votre revenu dépensez-vous dans votre programme de recherche?

M. Vaughan: Nous avons des données à ce sujet; nous pourrions vous les fournir. Nous avons un service des recherches qui est mentionné dans notre rapport annuel. Il s'agit d'un service très bien organisé, dirigé par un vice-président et pourvu d'un personnel important. De plus, le département de cybernétique y est joint; il y a également un laboratoire en dehors de Montréal, près de Dorval, qui s'occupe uniquement de travaux importants comme de recherche technique et conceptuelle, mais je ne sais pas quels sont les montants exacts.

M. MacMillan: Nous participons également à d'autres travaux de recherche dans les universités et instituts, surtout à l'université Queen depuis sept mois, travaux qui impliquent la Commission canadienne des transports, le Canadien National, le Canadien Pacifique et l'université Queen. Cet institut s'occupera de ces questions également.

[Texte]

The Chairman: Mr. Howe, perhaps Mr. MacMillan could provide you with information after supper.

Mr. Howe: That is fine. Do you have any documentation on the type of research or the projects that have been finalized. You were speaking about your snow fences.

Mr. Hunt: Side picket fences.

Mr. MacMillan: No, no, but Mr. Howe meant an omnibus bringing together.

Mr. Howe: Yes.

Mr. MacMillan: If we have not we can give you that but we will not be able to give it to you by this evening.

Mr. Howe: No, I understand that, but I think it would be interesting for the Committee to know this. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, you are now facing, like you have in the past years, representatives of the stockholders of your company, the CNR. I would like to know whether you would possibly prefer to face in the future the individual stockholders of the Canada Development Corporation rather than the politicians of today?

Mr. MacMillan: That is a highly hypothetical question, Mr. Rock. I have not seen any indication to the effect that the Canadian National would be put into the Canada Development Corporation if it is created. I assume from what I have read of this that we would not be an obvious candidate for it, so I will answer on the basis that we have been appearing before this Committee for 50 years now and presumably we shall continue to do so.

Mr. Rock: It seems that that is what is going to happen, possibly because that is the way the government sort of financially ties you in with them so much that if you belonged to the CDC nobody would probably want to buy the shares.

Mr. MacMillan: It may be.

Mr. Rock: Mr. MacMillan, what is the status of the turbo train presently? Was there any government grant made towards the development of the turbo and will the turbo train continue in service?

Mr. MacMillan: I think I would like to answer the middle question first. There was a grant made but it was not made to us. It was made to the United Aircraft Company. Do we have some information about it, Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: Do you mean about the grant?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Vaughan: I think the grant referred to the United Aircraft Corporation of Canada at Longueuil, Quebec, outside Montreal. I think the grant was under the PAIT Program or one of the programs of the Department of Industry, Trade and Commerce that was related to the

[Interprétation]

Le président: Monsieur Howe, M. MacMillan pourrait peut-être obtenir les renseignements que vous désirez pour ce soir.

M. Howe: D'accord. Avez-vous des renseignements au sujet du genre de recherche ou des projets qui ont été menés à terme? Vous parliez de clôtures à neige.

M. Hunt: De clôtures à pieux latéraux.

M. MacMillan: Non, M. Howe veut parler de ces trains omnibus.

M. Howe: Oui.

M. MacMillan: Si nous avons des renseignements nous pouvons vous les donner mais pas pour ce soir.

M. Howe: Je comprends, mais je pense que le Comité serait intéressé à cette question. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Merci. Monsieur MacMillan, vous faites face, comme dans le passé, aux représentants des actionnaires de votre compagnie, le CN. Je me demande si vous ne préféreriez pas à l'avenir rencontrer les différents actionnaires de la Société de développement du Canada plutôt que les politiciens comme actuellement?

M. MacMillan: C'est une possibilité assez éloignée, monsieur Rock. Je n'ai rien vu qui permette de croire que le Canadien National fera partie de la Société de développement du Canada si elle est créée. Selon ce que j'ai lu à ce sujet, nous ne sommes pas visés particulièrement; je vous répondrais donc que nous comparaissons devant le comité depuis 50 ans et que tout laisse croire que nous continuerons à le faire.

M. Rock: C'est probablement ce qui se produira, puisque vos liens étroits avec le gouvernement font que si vous apparteniez à la Société de développement du Canada, il est fort possible que personne n'achèterait vos actions.

M. MacMillan: C'est possible.

M. Rock: Monsieur MacMillan, où en est le turbo train actuellement? Est-ce que le gouvernement vous a accordé des subventions à cet égard et est-ce que le turbo train continuera de fonctionner?

M. MacMillan: Je répondrai à votre deuxième question d'abord. Une subvention a été accordée, mais pas à nous. Elle a été accordée à la *United Aircraft Company*. Avez-vous des détails à ce sujet, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Vous voulez parler de la subvention?

M. MacMillan: Oui.

M. Vaughan: Je pense que la subvention a été accordée à la *United Aircraft Corporation* du Canada à Longueuil, province de Québec, près de Montréal. La subvention a été accordée en vertu du programme PAIT ou l'un des programmes du ministère de l'Industrie et du Commerce

[Text]

development of the PT-6 engine used on Beechcraft airplanes; it is also used as an auxiliary engine in large air buses that are coming on line now. I do not think there was any specific grant to the turbo train per se by the Canadian government. It is the turbo train per se.

Mr. MacMillan: This is the engine that is in the turbo. It was taken out of service because of further mechanical problems. These have now been subjected to intensive study by the builder and they feel that they may have solutions to the problems and may know how to correct them. We do not know at this point in time whether the decision will be made to correct them. The matter is under discussion and if it comes about that they can be corrected, then there is a possibility we may put it back into service again.

• 1630

You might ask why would we persist in this and the answer is that by some means or another the study and testing of new forms of passenger-carrying equipment must be carried on. It is not adequate to do this in a limited way, spot test, because our experience there, and everyone else's, is that this type of testing does not really test the equipment. There is only one way to test it and that is to put it into intensive revenue service. Turbo itself was tested for months, running with sandbags in lieu of passengers between Toronto and Montreal before we ever put it into revenue service and it stood up quite well, but as soon as we put it into service, subject to the restraints of the operation of the railway, we ran into difficulty. The policy being to see if we cannot improve the art, the probabilities are we would test it if they can give us a reasonable assurance that those things which now require to be done will be done, and they have a chance of succeeding. That, I think, is the answer.

Mr. Rock: I am very happy you have this forward look; you do not give up; you want to see things go forward. This, I think, is excellent.

Mr. MacMillan: I do not think we can give up, I think we have to continue to go forward.

Mr. Rock: That is very good. What part did the CNR play in obtaining, through the PAIT program, for the Aluminum Company of Canada, Dominion Foundries and the MLW-Worthington, that is Montreal Locomotives, a \$1,239,555 grant for the development of the LRC train, LRC meaning light, rapid and comfortable? It is supposed to make, I believe, up to 120 miles an hour.

Mr. MacMillan: Yes, something of that order. Your question is, what part did we play in obtaining this grant? The answer to that is that so far as direct action is concerned, nothing of which I have any knowledge at all. The people responsible for considering the application conceivably were influenced in part by the interest of Canadian National in seeing this venture advanced because it, again, is in the same category. We like to see any work of this character carried on that has a reasonable chance of succeeding.

What we are talking about here is not exactly the same as the Turbo train. It differs in two or three fundamental

[Interpretation]

ayant trait au perfectionnement du moteur PT-6 utilisé par les appareils Beechcraft; ce moteur est également utilisé comme moteur auxiliaire pour les aérobus qui sont introduits actuellement. Je ne crois pas que le gouvernement ait accordé une subvention au turbo train comme tel.

M. MacMillan: C'est le moteur qu'utilise le turbo train. Celui-ci a été retiré du service à cause d'autres problèmes de mécanique. Ces problèmes ont été l'objet d'une étude approfondie par le constructeur; celui-ci croit qu'il y a des solutions à ces problèmes et qu'il peut remédier à la situation. Je ne sais pas si on décidera d'apporter les corrections nécessaires. La question est décidée actuellement et, si l'on en vient à la conclusion que ces problèmes peuvent être solutionnés, il y aura une possibilité que le train fonctionne de nouveau.

Vous vous demandez peut-être pourquoi s'obstiner et je vous répondrai que, d'une façon ou d'une autre, il faut que de nouveaux moyens de transport de passagers soient étudiés et essayés. Il ne vous suffit pas de faire des essais inutiles parce que nous savons d'expérience que ces essais ne prouveront rien du tout. Il n'y a qu'une façon de procéder et c'est le service régulier. Le Turbo train a été éprouvé pendant des mois, circulant entre Toronto et Montréal avec des sacs de sable à la place des passagers. Avant d'être mis en service, les résultats ont été excellents; dès qu'il a commencé de fonctionner, cependant sujet aux restrictions nécessaires, nous avons eu deux problèmes. Puisque nous avons promis d'améliorer le contexte, il est probable que nous essaierons de nouveau si l'on peut nous assurer que ce qu'il y a à faire sera fait, et il semble qu'on réussira. Je pense que c'est la réponse.

M. Rock: Je suis heureux que vous ayez cette attitude; vous ne m'attendrez pas, êtes-vous prêts à aller de l'avant. Je pense que c'est excellent.

M. MacMillan: Je ne pense pas que nous puissions abandonner, il faut continuer.

M. Rock: C'est excellent. Quel rôle le CN a-t-il joué dans l'obtention, par l'entremise du programme PAIT par l'Aluminium Company of Canada, Dominion Foundries et MLW-Worthington, c'est-à-dire Montreal Locomotives, d'une subvention de 1,239,555 dollars pour le perfectionnement du train LRC, ce qui signifie léger, rapide et confortable? Il est censé faire, je pense, jusqu'à 120 milles à l'heure.

M. MacMillan: En effet. Vous vous demandez quel rôle nous avons joué à l'occasion de cette subvention. Je répondrai que, si vous parlez d'une action directe, nous n'en avons joué aucun que je sache. Les gens qui ont étudié cette demande ont peut-être été influencés jusqu'à un certain point par les intérêts que le Canadien National manifeste à ce projet. Nous sommes en faveur du projet de ce genre qui a une chance de réussir.

Mais ce train n'est pas exactement le même que le second. Il y a deux ou trois différences fondamentales. Une des substances est le fait que le Turbo train est muni au moyen d'une turbine alors que le train LRC

[Texte]

respects. One is that the Turbo train is powered by a turbine, while the LRC power unit is a conventional diesel electric locomotive with the exception that the frame is depressed in the centre so it gets to be a depressed centre frame thereby lowering the centre of gravity and putting the weight all down as close to the railhead as possible. The cars will be carried on trucks which are of a new, and felt to be, an advanced design, giving them high-speed capabilities around curves and things of this kind.

This has not been tested, and I will tell you about that. It is anticipated that this train on curves will probably be capable of 40 to 50 per cent higher speed than conventional equipment. It is more standard in concept than the Turbo in that it will have individual couplers thereby giving elasticity which the Turbo does not have. Two units are now being manufactured, if I remember correctly; one is a power unit and another may be ready for testing this fall.

● 1635

Mr. Hunt: In July—road testing.

Mr. Rock: Did you give any indications to the Department of Industry, Trade and Commerce that if these are successful you possibly would be a customer in purchasing this type of train?

Mr. MacMillan: No, I do not think we did, Mr. Rock, but we have indicated to the developers that there is nothing on the horizon to indicate that the Canadian National will be going out of the passenger business. We do not believe we shall be. I do know that as we go along, we are going to have to acquire more modern equipment which is lighter and accordingly less expensive to operate. If this equipment met the requirements of the market, obviously we are a potential buyer.

Mr. Rock: Very good Mr. MacMillan, on page 32 of your report, companies included in the Canadian National System—I will name some of the American companies—I believe they are American: The Minnesota and Manitoba Railway Company, Minnetosa and Ontario Bridge Company, the Central Vermont Railway, Inc., the Central Vermont Transportation Company. Then on page 38, investments in jointly operated companies, The Belt Railway Company of Chicago, the Chicago & Western Indiana Railroad Company; then you have The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company and the Detroit Terminal Railroad Company. It seems that the Canadian government through the CNR have their hooks in the American pie. It seems always the propaganda in this country "Yankee stay home". Is there any American railway companies that are travelling and owning companies in Canada?

Mr. MacMillan: Yes, there are. There are several. The Burlington Northern operates into the City of Vancouver; the Midland Railway of Manitoba is owned by Burlington Northern, and Burlington Northern operates into Winnipeg. The Wabash Railway—I have to be a little careful because they have had so many mergers that I do not remember the names under which they came out—but the Penn Central operates across the Niagara Peninsula and the T.H. & B. is owned 50 per cent by the Penn

[Interprétation]

utilise une locomotive électrique à moteur ordinaire, sauf que le châssis est abaissé au milieu, ce qui abaisse le centre de gravité et fait porter le poids le plus près possible des rails. Les améliorations que nous entreprenons permettront aux trains de rouler à haute vitesse dans les courbes et aux autres endroits.

On en a pas encore fait l'étude mais on s'attend à ce que ce train puisse aller de 40 à 50 p. 100 plus vite dans les courbes que les trains ordinaires. Il est plus standard dans sa conception que le Turbo en ce qu'il aura des coupleurs individuels, ce qui par là lui donnera de la souplesse que le Turbo n'a pas. Deux unités sont en train d'être montées, si je me souviens bien, un est la puissance, l'autre la voiture. Ils pourront être prêts pour les essais bientôt.

M. Hunt: Test de route en juillet.

M. Rock: Avez-vous donné des indications au ministère de l'Industrie et du Commerce que si c'est un succès vous serez probablement un client, que vous achèteriez ce type de train?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas que nous l'ayons fait, monsieur Rock, mais nous avons dit au constructeur qu'il n'y a rien à l'horizon pour indiquer que le Canadien national abandonnera le business du transport. Nous ne croyons pas que nous le ferons. Je sais que nous acquerrons plus d'équipement moderne, plus léger et comparativement moins coûteux à faire fonctionner. Si cet équipement répond aux exigences du marché, évidemment. Nous sommes un acheteur potentiel.

M. Rock: Très bien. Monsieur MacMillan, à la page 32 de votre rapport, les compagnies incluses dans votre système canadien national je nommerai certaines des sociétés américaines, je crois qu'elles sont américaines: *The Minnesota and Manitoba Railway Company, The Minnesota and Ontario Bridge Company, the Central Vermont Transportation Railway Inc., the Central Vermont Transportation Company*. Puis à la page 38 les investissements conjointement avec les sociétés alliées, *The Belt Railway Company of Chicago, the Chicago and Western Indiana Railroad Company*; puis il y a *The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company* et *The Detroit Terminal Railroad Company*. Il semble que le gouvernement canadien par l'intermédiaire du CCN, a pris la part du ghetto américain. Il semble y avoir toujours la propagande dans ce pays du «Yankee, restez chez vous». Y a-t-il une compagnie de chemins de fer américaine qui voyage et qui possède des sociétés au Canada?

M. MacMillan: Oui, il y en a. Il y en a plusieurs. *The Burlington Northern* dessert la cité de Vancouver, le *Midland Railway of Manitoba* est une propriété de *Burlington Northern*, et *Burlington Northern* dessert Winnipeg. La *Wabash Railway*, je dois faire un peu attention, parce qu'il y a eu tellement d'unions, que je ne me souviens plus les noms sous lesquels ils l'ont fait, mais la *Penn Central* dessert la péninsule du Niagara et le T.H. & B. est à 50 p. 100 propriété de *Penn Central*. La *D & H*

[Text]

Central. The D. & H. operates into Montreal and so on. I think there may be a dozen of them in total.

Mr. Rock: So it is more or less tit for tat; I think it is a very good arrangement. I have nothing against the idea of American participation or vice versa because I believe a lot of Canadians have all kinds of businesses in the United States but we do not have too many statistics about these things. All we are getting is the opposite side of the story.

My last question for the time being would be, what studies, if any, have there been made in extending your railway system to the Yukon and possibly to Alaska to connect the systems that are there? And has there been any thought or any study made in possibly getting the railway system going through Alaska via the Bering Strait to Siberia so that service could be going from North America to the Continent of Asia?

Mr. MacMillan: I would like to deal with the last question first, if I may. I have never heard of any proposal to build a railway across the Bering Strait; there was a proposal to build a telegraph line across there many years ago and it was begun, but a railway, no. I doubt that there would be any traffic flow that justified such an expenditure because one must remember that this is a long way north in both continents, and to get to the straits and across would be 2,000 or 3,000 miles from the peopled area, both in Russia and in North America. There has been a great deal of discussion through the years about building a railway from some point in British Columbia on our Prince Rupert line north through the interior of British Columbia, anticipating that it would go into the Yukon and my own guess is that at some point in the future it will happen. When, is a much more difficult question to answer. The population of the Yukon is not very large and the economics of such a railway I think would be dependent upon new development which will endeavour to move forward or move onward into the north in stages, because it will be quite a long way, but as I say I think it will happen some time.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Harries.

Mr. Harries: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, your operating headquarters, the head office of the C.N.R., is in Montreal?

Mr. MacMillan: That is right, sir.

Mr. Harries: Have you ever done a study to indicate where you ought to be located in terms of the most effective operational situation?

Mr. MacMillan: Undoubtedly a study was made in 1923 or 1924 and at that time the judgment was reached that it should be located in Montreal. My only reason for saying there must have been a study is that at that time a site had been purchased in the city of Toronto upon which a head-office building would be built, but it was never developed and the headquarters were in fact

[Interpretation]

dessert Montréal etc. Je pense qu'il doit y avoir une douzaine au total.

M. Rock: Donc, c'est plus ou moins du «je t'en donne un tu m'en donnes un;» C'est un très bon arrangement. Je n'ai rien contre l'idée de la participation américaine ou vice-versa, parce que je crois que beaucoup de Canadiens ont toutes sortes d'affaires aux États-Unis, mais nous n'avons pas beaucoup de statistiques là-dessus. Tout ce dont nous réussissons à avoir est le côté inverse de l'histoire.

Ma dernière question pour le moment sera, quelles études, s'il y en a, ont été faites pour étendre notre réseau de chemins de fer vers le Yukon et peut-être vers l'Alaska pour se joindre aux réseaux qui y sont? Et a-t-on pensé ou a-t-on fait une étude sur la possibilité de faire installer un réseau de chemins de fer à travers l'Alaska vers le Détroit de Béring et la Sibérie, afin que ce service puisse aller de l'Amérique du Nord vers le continent asiatique?

M. MacMillan: Je voudrais répondre à la dernière question, s'il vous plaît. Je n'ai jamais entendu de propositions de construire un chemin de fer à travers le Détroit de Béring, il y avait une proposition de construire une ligne télégraphique qui y traverserait, il y a plusieurs années, et cela a été commencé, mais le chemin de fer, non. Je doute qu'il y ait jamais un trafic qui justifierait de telles dépenses, parce que l'on doit se souvenir que c'est un long chemin nordique sur les deux continents, et pour atteindre les régions habitées, il faudrait deux ou trois mille milles de construction, aussi bien en Russie qu'en Amérique du Nord. Il y a eu maintes discussions au cours des années relativement à la construction d'un chemin de fer à partir de quelques points entre en Colombie-Britannique sur notre ligne Prince Rupert qui se dirigerait vers le nord par l'intérieur de la Colombie-Britannique, en prévoyant qu'elle pourrait se rendre dans le Yukon et selon moi c'est ce qui se passera sans doute à l'avenir. Quand, c'est une question beaucoup plus difficile à répondre. La population du Yukon n'est pas très importante et la rentabilité de ce chemin de fer dépendrait de tout nouveau développement progressif en direction du nord parce que c'est un long chemin mais comme je l'ai dit cela arrivera un jour.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Harries.

M. Harries: Merci monsieur le président. Monsieur MacMillan, votre siège social, le bureau central du CNR est à Montréal?

M. MacMillan: Oui monsieur.

M. Harries: N'avez-vous jamais fait une étude pour indiquer à quel endroit vous devriez peut-être situer en terme de la meilleure efficacité opérationnelle?

M. MacMillan: Il y a une étude qui a été faite en 1923 ou 1924 et la conclusion à cette époque a été que CNR devait avoir son siège à Montréal. Je dis qu'il y a dû y avoir une étude car à cette époque un emplacement avait été acheté à Toronto pour construire le bureau central, mais l'idée n'a pas eu de suite et le siège central en fait a été transféré à Montréal. C'était au moment de

[Texte]

moved to Montreal. This was at the time of amalgamation and really the intensification of the creation of the Canadian National. The headquarters of the Grand Trunk Railway Company of Canada, were always in Montreal. The headquarters of the Canadian Northern Railway Company were in Toronto and the amalgamation of these two companies and their respective appendages was accomplished in 1923 and that is when the headquarters were consolidated in Montreal.

Mr. Harries: So the question of the most efficient site for operations has not been examined for 50 years, right?

Mr. MacMillan: I would think that probably is so.

Mr. Harries: Could you tell me how many ton miles of freight you generate east of Montreal and how many ton miles your system generates west of Montreal?

Mr. MacMillan: Yes, I could, but I could not tell you offhand.

Mr. Harries: Would you mind, sir, giving the Committee that information, as a percentage of the total?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Harries: I have another question I would like to ask if I may, Mr. Chairman. I understand Mr. MacMillan, that under the present Transport Act which some people call the "Pickersgill Act", the railways are free to set their own freight rates with virtually no restrictions.

Mr. MacMillan: There are restrictions but they are restrictions which are quite different from those that we had before. Unless I am incorrect, we must set freight rates which are compensatory. We cannot set a rate which is not returnable.

Mr. Harries: That means that they make you money?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Harries: All right.

Mr. MacMillan: Also we have very definite restraints on our ability to make freight rates in respect of a captive shipper.

Mr. Harries: That is what?

Mr. MacMillan: Someone who is isolated and has no alternative means of moving his goods, there are rules and regulations appertaining to them. I have really forgotten what they are, but they are there very definitely.

Mr. Vaughan: That is the competitive structure, of course.

Mr. Harries: The third thing is the competition.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Harries: I am correct then, Mr. MacMillan in saying that you really have three constraints on your rate-making activities now, under the "Pickersgill Act". The rate has to be compensatory, you cannot do it for a

[Interprétation]

l'amalgamation et de l'intensification de la création du Canadien national. Le bureau central de la compagnie canadienne de chemin de fer «Grand Trunk» a toujours été à Montréal. Le bureau central de la «Canadian Northern» était à Toronto et l'amalgamation de ces deux sociétés et de leur filiale respective a eu lieu en 1923 et c'est à ce moment que le siège central a été établi à Montréal.

M. Harries: Ainsi la question du meilleur site opérationnel n'a pas été examiné depuis 50 ans. C'est bien cela?

M. MacMillan: Je croirais que oui.

M. Harries: Pouvez-vous me dire combien de tonnes de fret vous transportez à l'est de Montréal et combien de tonnes par milles à l'ouest de Montréal?

M. MacMillan: Oui je le pourrais mais je ne puis vous le dire de but en blanc.

M. Harries: Pourriez-vous donner ce renseignement au Comité en tant que pourcentage du chiffre total?

M. MacMillan: Oui.

M. Harries: Une autre question s'il vous plaît. Je crois comprendre, monsieur MacMillan, qu'au terme de l'actuel loi sur les transports que certains appellent la Loi Pickersgill, les chemins de fer sont libres de fixer leur propre taux de transport de marchandises sans restriction ou presque.

M. MacMillan: Il y a des restrictions mais se sont des restrictions qui sont très différentes de celles que nous avions auparavant. Sauf erreur, nous devons établir des taux de transport qui sont compensatoires. Nous ne pouvons établir un taux qui n'est pas retournable.

M. Harries: Cela signifie que cela vous rapporte de l'argent?

M. MacMillan: Oui.

M. Harries: Bien.

M. MacMillan: Aussi nous avons certaines restrictions bien définies sur notre attitude à fixer des taux de transport en ce qui concerne un expéditeur captif.

M. Harries: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. MacMillan: Quelqu'un qui est isolé et qui n'a aucun autre moyen de transporter ses marchandises, il y a des règles et des règlements qui les concernent. J'en ai oublié le détail mais ces règlements existent c'est certain.

M. Vaughan: C'est la structure concurrentielle bien entendu.

M. Harries: La troisième chose c'est la compétition.

M. MacMillan: Oui.

M. Harries: Si je comprends bien, vous voulez dire monsieur MacMillan que vous avez en fait trois restrictions qui sont placées sur vos décisions concernant l'éta-

[Text]

loss. There is a group of shippers who can be determined to be captive shippers and, under certain circumstances, you have to treat them in a particular way.

• 1645

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Harries: And, number three, you have to try and compete with the other people or you will not get the business.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Harries: Do you know of any applications or declarations that have been made by the Canadian Transport Commission that says such and such a shipper is captive?

Mr. MacMillan: No. At least I do not think any shipper has applied to the Board under this Section.

Mr. Harries: Do you think that may be because the shippers are smart enough to know that under no circumstances does that section give them the slightest chance of staying in business?

Mr. MacMillan: I would not know what you are implying but I would like to interpret it on the other leg, if the captive shipper feels he has been treated reasonably.

Mr. Harries: That is another assumption—that there is no one in Canada that feels that the railway rates he is paying are not fair rates. That is the other alternative explanation.

Mr. MacMillan: I think that is a little too broad, too. Freight rates are something about which everybody knows a great deal and there is always an objection to paying increased freight rates. So I would not put the emphasis the way you put it a moment ago.

Mr. Harries: Mr. MacMillan, it is a fact that under this new legislation, as far as any protection is concerned, other than these three that we mention—competition, the compensatory nature of it, and the captive shipper—the freight rates shipper in Canada stands naked before the rate-setting procedures that you establish.

Mr. MacMillan: Last year we, in addition, had the guidelines of the Prices and Incomes Commission, which we had to meet.

Mr. Harries: That is right.

Mr. MacMillan: And we did meet them.

Mr. Harries: That is certainly a point I had neglected.

Could I ask you this, sir? Is competition obviously the effective force of these three?

Mr. MacMillan: I think so; that is if you embrace the captive as requiring help because he does not have this most effective force. Yes, that is an element.

Mr. Harries: We have not been able to find a captive shipper in the last four years but, if there is such a person, we neglect him, and the others rely on competi-

[Interpretation]

blissement des taux actuellement, en vertu de la «loi Pickersgill». Le taux doit être compensatoire, vous ne pouvez le faire pour une perte.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Harries: Troisièmement, vous devez tenter de concurrencer avec les autres gens ou vous ne réussirez pas en affaires.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Harries: Est-ce que la Commission canadienne des Transports a fait des déclarations disant que tel et tel expéditeur est captif?

M. MacMillan: Non Je ne crois pas qu'aucun expéditeur 'ait fait de demande au Conseil en vertu de cet article.

M. Harries: Serait-ce parce que les expéditeurs sont assez rusés pour savoir que, quelles que soient les circonstances, cet article ne leur donne aucune chance de rester en affaires?

M. MacMillan: Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire, mais j'aimerais l'interpréter autrement si l'expéditeur captif croit qu'il a été traité raisonnablement.

M. Harries: Personne au Canada ne croit que les tarifs de chemin de fer qu'il paie ne sont pas justes. C'est une autre explication.

M. MacMillan: C'est un peu trop vaste. Tout le monde a sa propre idée quand il s'agit des taux de transport et l'on s'objecte habituellement à payer des taux de transport accrus. Je n'insisterai donc pas sur ce point présentement.

M. Harries: En vertu de cette nouvelle loi, dans la mesure où il est question de protection autre que les trois que nous avons mentionnées, c'est-à-dire concurrence, compensation et expéditeurs captifs, il est évident que l'expéditeur canadien n'a rien à dire quand il s'agit de procéder à l'établissement des tarifs.

M. MacMillan: L'an dernier, nous avons dû de plus faire face aux prix et revenus de la Commission.

M. Harries: C'est exact.

M. MacMillan: Et nous y avons fait face.

M. Harries: C'est certainement là un point que j'ai négligé.

De ces trois choses, la concurrence est-elle la force de frappe?

M. MacMillan: Je crois que oui si vous considérez le captif comme ayant besoin d'aide parce que la force dont il dispose n'est pas tellement efficace. Oui, c'est un élément.

M. Harries: Nous n'avons pas trouvé un seul expéditeur captif au cours des 4 dernières années, mais si ce genre de personnes existent, nous les négligeons et les

[Texte]

tion. Under those circumstances, sir, do you think it fair to put the railways under the combines legislation to preserve the competitive nature of their industry?

Mr. MacMillan: I never have given this question any consideration, for a variety of reasons. One is that the combines legislation, as I recall—and I do not know; I am no authority on this—did not apply to any service industry, and we definitely are a service industry. And we are operating in a highly competitive business. Competition is not rail competition, by any means, exclusively.

Mr. Harries: No.

Mr. MacMillan: The highway is much greater competition. And these American railways are competitors of ours too, because they effectively exert pressure on ours, many rates. I do not really think I would like to express an opinion on this question at all.

Mr. Harries: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Southam.

Mr. Southam: Thank you, Mr. Chairman. I just want to say that it is a pleasure to be back with some of my colleagues on the Transport Committee. As you know, it has been sitting simultaneously with the Agricultural Committee and that is where my heart has been in most cases.

I listened with great interest to the financial review as outlined by Mr. MacMillan a few minutes ago. Naturally, we all regret noting that there was a decline in net revenue over last year. But I still think that possibly we should give some credit where credit is due. In view of the serious economic slow-down in Canada last year, particularly in western Canada, this has been not a bad record. I would just like to say that.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

• 1650

Mr. Southam: Mr. MacMillan, you are aware of the consultations and conferences that have been going on recently, touching on a subject that Mr. Harries brought up about "captive areas" and "freight rate areas" and so on—you are aware of the consultation that has been going on between western premiers and I am thinking of our own Premier Thatcher of Saskatchewan and his officials and officials of the Transport Commission here and yourself with respect to what we consider exorbitant rates in western Canada in what you could refer to as a "captive freight rate area". Could you tell me what progress has been made with respect to these conferences or consultations?

Mr. MacMillan: I know of the conferences Mr. Southam, but I cannot really tell you what their current status is.

Mr. Vaughan: I have some knowledge of this. I am not certain as to the extent of whether it is a matter for the ministry of transport to deal with that matter or not, but suffice it to say that I think what you are referring to is some representations that were made by Saskatchewan relative to this matter. Is this what you are referring to?

[Interprétation]

autres se fient à la concurrence. Dans ces circonstances, croyez-vous qu'il est juste d'imposer une loi sur les coalitions aux chemins de fer afin de préserver la nature concurrentielle de leur industrie?

Mr. MacMillan: Je n'ai jamais étudié la question pour bon nombre de raisons. L'une d'entre elles est que la Loi sur les coalitions, si je me souviens bien ne s'applique pas aux industries de services; nous sommes une industrie de services. Notre entreprise est hautement concurrentielle.

La concurrence ne s'applique pas exclusivement aux chemins de fer.

Mr. Harries: Non.

Mr. MacMillan: Il y a beaucoup plus de concurrence sur la grande route. Les chemins de fer américains concurrencent avec les nôtres car ils ont beaucoup à dire quand il s'agit de tarifs. Je n'aimerais pas avoir à me prononcer sur ce sujet.

Mr. Harries: Merci.

Le président: Monsieur Southam.

Mr. Southam: Merci, monsieur le président. Je suis très heureux d'être de nouveau au sein de mes collègues du Comité des transports.

J'ai écouté ce que M. MacMillan avait à dire avec beaucoup d'intérêt. Nous regrettons beaucoup de voir qu'il y a eu une baisse quant aux revenus nets de l'année dernière. Si l'on tient compte du fait que l'économie n'a pas été tellement florissante au Canada l'an dernier, surtout dans l'Ouest du Canada, ce n'est pas là un résultat à dédaigner. C'est tout ce que j'ai à dire.

Mr. MacMillan: Merci beaucoup.

Mr. Southam: Monsieur MacMillan vous êtes au courant des consultations et des conférences qui ont eu lieu récemment, concernant un sujet que M. Harris a introduit sur «les régions captives» et «les régions de taux de frais» etc.—Vous êtes au courant de la consultation qui a eu lieu entre les premiers ministres des régions de l'Ouest et je pense à notre premier ministre Thatcher de Saskatchewan et à ses fonctionnaires et aux fonctionnaires de la commission des Transports ici et à vous-mêmes en ce qui concerne ce que nous pensons être des taux exorbitants dans l'Ouest du Canada que nous pourrions appeler «une zone de taux de frais captifs». Pourriez-vous me dire quel progrès a été fait en ce qui concerne ces conférences et ces consultations?

Mr. MacMillan: Je suis au courant des conférences, monsieur Southam, mais je ne peux pas vous dire réellement quel est leur statut actuel.

Mr. Vaughan: J'ai une certaine connaissance de ceci. Je ne suis pas certain si c'est une affaire dont le ministère des Transports doit s'occuper ou non, mais qu'il suffise de dire que je pense que ce à quoi vous vous référez ces certaines observations qui ont été faites par la Saskatchewan en ce qui concerne cette affaire. Est-ce bien cela?

[Text]

Mr. Southam: Yes. In fact I understand it has been more or less a co-operative representation from western Canada particularly, I think initiated maybe by Mr. Thatcher and other interested people in Saskatchewan, and I have followed this by questioning the Honourable Mr. Jamieson in the House since last November on several occasions, and he has assured me each time that progress was being made, and that he would be able to make some report.

Mr. Vaughan: We have been co-operating to the extent of supplying information to the ministry to aid them in the conversations or discussions they are having with the province. Beyond that I say sincerely I cannot tell you at what point it is, but we have been giving them all of the information they required in order to analyze it.

Mr. Southam: Have you had any representation made directly to you from any source, for instance suggesting that we are in a captive freight rate area out there as opposed to say the St. Lawrence Seaway and so on in eastern Canada with respect of this matter of what people consider to be in some cases exorbitantly high freight rates? I am thinking of particularly of northern Alberta. It came to my attention some time ago that this was one area that had one of the highest rate structures in the north American continent.

Mr. MacMillan: There have been discussions from time to time between the officials of the provinces and the minister of the provinces with the ministry and with our regional vice-presidents and representatives of the province, and as I said the railway was doing everything within its power to co-operate to supply information in order to get at the situation. Really what comes out of these discussions sometimes is that it is not always purely and simply a matter of the freight rate; that to fix it would cure the problem, that is not always the solution to it.

In many cases, because of geographical location there is the subject of a market competition, if right in the centre of the bull's eye there is an area that is not in a position where an industry can be located that would be competitive with another industry manufacturing or supplying the same goods. So really just to cut the freight rate "X" amount does not really cure the development possibilities and opportunities and requirements that seem to be necessary, and this is what I understand is the basis and subject of the conferences, not really just to say look at the freight rate tariff, and see what you do about that.

Mr. Southam: To what degree are you involved in the transportation of potash, say, out of Saskatchewan as far as CNR is concerned; what share of that business are you getting?

Mr. MacMillan: We are heavily involved in it.

Mr. Southam: This is one of the areas that we have heard the complaints in, and you know the situation that the potash industry is in today with overproduction and not too great a share of the world market and the fact that we are on a quota, and our premier of Saskatchewan has initiated a certain amount of ingenuity—my friend

[Interpretation]

M. Southam: Oui. En fait, je comprends que cela a été plus ou moins une observation globale du Canada occidental en particulier, je pense qu'elle a été mise au point par M. Thatcher et d'autres personnes intéressées dans la Saskatchewan et j'ai suivi ceci en posant des questions à l'honorable M. Jamieson à la Chambre depuis le mois de novembre dernier, en plusieurs occasions, et il m'a assuré sa foi que un progrès a été fait, et que il pourrait faire un rapport.

M. Vaughan: Nous avons coopéré en fournissant des informations au Ministère pour les aider dans leur conversation ou discussion qu'ils ont avec la province. Outre cela je dis sincèrement que je ne peux vous dire à quel point cela en est, mais nous leur avons tous les renseignements requis afin de l'analyser.

M. Southam: Avez-vous eu des observations faites directement à vous par une source quelconque, par exemple, vous indiquant que nous sommes dans une zone de taux de frais captifs là par opposition à la voie maritime du Saint-Laurent, etc., dans le Canada de l'Est en ce qui concerne cette affaire de ce que les gens estiment être dans certains cas des taux de frais anormalement au point d'interrogation? Je pense particulièrement à l'Alberta du Nord. Cela m'a frappé il y a quelques temps que c'était une région qui avait l'une des structures de taux les plus élevés sur le continent Nord Américain.

M. MacMillan: Il y a eu des discussions de temps en temps entre les fonctionnaires des provinces et les ministres des provinces avec le Ministère et avec nos vice-présidents régionaux et les représentants de la province, et comme je l'ai dit les chemins de fer font tout ce qui est en leur possible pour coopérer à fournir des renseignements afin de faire face à la situation. En fait ce qui sort de ces discussions parfois est que ce n'est pas toujours purement et simplement une affaire de taux de frais; que l'officier réglerait le problème, ce n'est pas toujours la solution.

En de nombreux cas à cause de l'emplacement géographique il y a le problème des compétitions de marché, si juste au centre il y a une région qui n'est pas dans une position où l'on pourrait installer une industrie qui serait concurrentielle avec une autre industrie fabriquant ou fournissant les mêmes marchandises. Ainsi le fait de réduire le montant X du taux de frais ne signifie pas nécessairement remédier aux possibilités et sens et exigences de développement qui semblent être nécessaires et ceci est d'après ce que je comprends, le fondement et le sujet des conférences, et pas véritablement le fait d'examiner le tarif de taux de frais et de voir ce qu'on peut y faire.

M. Southam: Jusqu'à quel point êtes-vous concerné dans le transport de la potasse et, qui quitte la Saskatchewan en ce qui concerne le Canadien-National. Quel part de cette affaire obtenez-vous.

M. MacMillan: Nous sommes grandement concernés dans cette affaire.

M. Southam: C'est un des secteurs sur lequel nous avons entendu des plaintes, et vous connaissez la situation dans laquelle se trouve l'industrie de la potasse aujourd'hui avec une surproduction et une part pas trop grande du marché mondial et le fait—que nous avons un quota, et que notre premier ministre de Saskatchewan a

[Texte]

here says "give away". But it is a matter of deep concern to Saskatchewan as far as the economics and our industrial development there are concerned. The freight rates of course are one of the pertinent factors in this whole set-up. I was just wondering, and this is why I bring up this topic. It is one of the pertinent areas.

• 1655

Mr. MacMillan: I can tell you something about that. The potash movement was at its peak, I think, in 1968, and then it fell off a bit. But you will recall that perhaps a year ago, or maybe a little longer than that, the Premier of Saskatchewan became very much involved in discussions with the railways regarding freight rates, all directed to the establishment of an export selling price for potash which was more competitive on the world market.

There were extensive conferences held. The result of all these was the promulgation of some varying types of loading programs and other things dealing with equipment, which brought about a revision in the cost to the extent of about \$1 a ton in export position. Since then this matter has been quite settled.

Mr. Southam: In other words, you feel that you have contributed or co-operated quite well as far as you can to make this as viable an operation as possible under the circumstances at present existing.

Mr. MacMillan: Yes, and to a position that is accepted by the representatives of the government and the potash industry.

Mr. Southam: I have one other question. There are the applications before the Railway Transport Committee with respect to cutting back on the transcontinental passenger services, which of course raises a matter of deep concern in the minds of western Canadians. I believe that the order has been rejected as far as cutting back right now is concerned, but also the Railway Transport Committee has gone out to say that there should be a rationalization program developed between your lines and the CPR lines. Has there been some progress made along this line? Could you report on that at the moment?

Mr. MacMillan: Yes, I am happy to tell you about that. I do wish to correct what may be an impression you have, being that we were endeavouring to get out of the transcontinental business. We were not at all.

Mr. Southam: No. I should have more specifically mentioned the CPR. But I think you are both involved in the rationalization part of it.

Mr. MacMillan: Yes, but the reason why our application took the form it did to the Board for a subsidy for this train was because the statute does not contemplate an application for a subsidy per se. Subsequent to that, CPR having done exactly the same, they issue an order saying these trains would not be discontinued and then followed that with the rationalization material. They have outstanding now, at the very moment, notices of hearings I think which will commence June 1, and at that time the interested parties are invited to file position

[Interprétation]

montré une certaine habileté—mon ami ici—dirait qu'il a tout simplement «fait un cadeau». Mais c'est une question dont on se préoccupe beaucoup en Saskatchewan, dans la mesure où le développement économique et industriel est concerné. Les taux de transport, bien entendu, sont un des éléments importants dans toute cette entreprise. Je m'en préoccupais, et c'est pourquoi j'ai traité de cette question. C'est un des domaines importants.

M. MacMillan: Je peux vous dire quelque chose à ce sujet. Le transport de la potasse était à son sommet, je pense, en 1968, et il a ensuite diminué quelque peu. Mais peut-être vous souviendrez-vous qu'il y a un an, ou peut-être un peu plus, que le premier ministre de la Saskatchewan a eu de nombreux entretiens avec les autorités des chemins de fer au sujet des taux de transport pour l'établissement d'un prix de vente à l'exportation pour la potasse qui était plus concurrentiel sur le marché mondial.

On a tenu de nombreuses réunions qui ont eu pour résultat d'instaurer certains genres de programmes de chargement et d'autres choses touchant l'équipement, qui ont amené une révision du coût de l'ordre d'environ \$1 la tonne pour l'exportation. Depuis lors, cette question a été tout à fait résolue.

M. Southam: En d'autres termes, vous estimez avoir contribué dans toute la mesure du possible pour que cette exportation soit aussi rentable que possible, dans les circonstances actuelles.

M. MacMillan: Oui, et dans une mesure que les représentants du gouvernement et ceux de l'industrie de la potasse acceptent.

M. Southam: J'ai une autre question. Il y a les applications devant le Comité de transport par chemin de fer au sujet de la diminution des trains de passagers transcontinentaux qui, bien entendu, soulèvent une vive inquiétude chez les Canadiens de l'Ouest. Je crois que cette mesure a été rejetée pour ce qui est de la diminution à l'heure actuelle, mais aussi l'organisme précité a dit qu'il faudrait élaborer un programme de rationalisation entre vos lignes et celles du CP. Des progrès ont-ils été réalisés en ce sens? Pourriez-vous maintenant faire votre rapport là-dessus?

M. MacMillan: Oui, je suis heureux de vous en parler. Je souhaite rectifier ce qui peut être l'impression que vous avez, à savoir que nous nous efforçons de supprimer des services transcontinentaux.

M. Southam: Non. J'aurais dû mentionner plus particulièrement le CP. Mais je pense que vous participez tous deux à la rationalisation de ce programme.

M. MacMillan: Oui, mais la raison pour laquelle notre demande a pris cette forme à la Commission pour une subvention pour ce train, c'était parce que les statuts ne prévoient pas une demande pour une subvention comme telle. Après quoi, le CP ayant fait exactement la même chose, ils ont publié un ordre selon lequel ce train ne serait pas discontinué et le programme de rationalisation a suivi ensuite. Ils vont donc tenir des avis d'auditions qui commenceront le premier juin, et alors, les parties intéressées sont invitées à présenter des documents et des

[Text]

papers and briefs and so on and so forth. We shall, of course, be at the hearings.

Mr. Southam: Thank you.

The Chairman: Mr. Thomas, from Moncton.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I will keep my questions brief because I think other members want to ask some. I came in late, so if some of the questions I ask have already been answered, would you please halt me.

First, I would like again to welcome Mr. MacMillan here and Mr. Vaughan and the other officials.

I think the report you have placed in front of us is a very good one because you have had a good year considering some of the difficulties you laboured under, things beyond your control.

• 1700

It is interesting to note that most departments, other than with the exception of rail passenger services, show an increase, and this seems to be a trend continuing from year to year; that is, show an increase in revenues. I am talking now about freight services, and I think in every service except rail passenger. I presume much of this is the result of the program you have been conducting over the past 10 years for which you were pretty roundly criticized, some of your modernization of services and trying to make your operation as efficient as possible. Do you expect that you are now at the stage where most of this improvement and co-ordination has been completed, and that now and in the years to come you will reap the benefits in increased revenues? Have you reached that stage where there is foreseeable?

Mr. MacMillan: I think I can answer that in two parts.

Mr. Thomas (Moncton): You did answer it?

Mr. MacMillan: No, no, I am going to try to answer it in two parts.

Mr. Thomas (Moncton): I am sorry.

Mr. MacMillan: I do not think the co-ordination process has been fully completed. As a matter of fact, I think in any industry which is keeping abreast of the times this is a living thing. I think it goes on and I hope we will be able to continue to find ways and means of doing the job we have to do more and more efficiently. I think that we, in the meantime, shall continue to reap the benefits of those things which have been done and that we are becoming more and more able to do our job quickly, efficiently and properly.

Mr. Thomas (Moncton): Then, as you know of course, there have been some recent changes which are of particular interest to me in the Maritimes in the transfer of our Vice-President to Montreal. Is the reorganization of head office in this department you are setting up?

[Interpretation]

mémoires, et le reste. Bien entendu, nous serons présents à ces auditions.

M. Southam: Merci.

Le président: Monsieur Thomas, de Moncton.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, mes questions seront brèves, parce que je pense que d'autres membres veulent aussi poser des questions. Je suis arrivé en retard, si l'on a déjà répondu à certaines de mes questions, voudriez-vous, je vous prie, me le signaler.

Je voudrais d'abord souhaiter de nouveau la bienvenue à M. MacMillan et à M. Vaughan de même qu'aux autres fonctionnaires.

Je pense que le rapport dont nous avons été saisis est excellent, car vous avez eu toute une année pour étudier certaines des difficultés auxquelles vous vous êtes heurtés.

Il est intéressant de noter que la plupart des services à l'exception des services aux passagers, montrent une augmentation, et cela semble être une tendance qui se continue d'année en année; cela montre une augmentation des revenus. Je traite maintenant des services de transport, et dans tous les services à l'exception des services aux passagers. Je présume que cela résulte par les programmes que vous avez poursuivis au cours des 10 dernières années et pour lesquels on vous a beaucoup critiqué concernant la modernisation de vos services et d'essayer de rendre le fonctionnement aussi efficace que possible. Croyez-vous maintenant que toute cette amélioration et cette coordination est terminée et que maintenant dans les années à venir vous pourrez augmenter le revenu? Est-ce prévisible?

M. MacMillan: Je peux répondre à votre question en deux parties précises.

M. Thomas (Moncton): Vous y avez répondu?

M. MacMillan: Non, non, je vais essayer d'y répondre en la divisant en deux parties.

M. Thomas (Moncton): Excusez-moi.

M. MacMillan: Je ne crois pas que le procédé de coordination soit terminé. Mais je crois que ce procédé se poursuit actuellement et que nous pourrions trouver des moyens et des façons pour que le travail soit de plus en plus efficace. Je crois que nous pourrions continuer à retirer des bénéfices et ces améliorations qu'il nous semble de plus en plus en mesure de faire notre travail rapidement de façon efficace et proprement.

M. Thomas (Moncton): Il y a eu de récents changements dans les maritimes qui est l'un des plus intéressants: le transfert de votre vice-président à Montréal. S'agit-il d'une réorganisation du bureau central du ministère?

[Texte]

Mr. MacMillan: Oh, no. He was brought back to Montreal really just to help me in the administration.

Mr. Thomas (Moncton): Then in the Maritime area itself, has there been some redefinition of positions?

Mr. MacMillan: No. The chap who was the General Manager is now the Regional Vice-President, Mr. D.W. Blair. Mr. R. Boulet, who was the senior operating officer is now the General Manager.

Mr. Thomas (Moncton): I was very interested to hear your remarks on passenger service and glad to hear that you have no intention of getting out of the passenger business. I had never at any time felt you wanted to get out of it.

On page 12 you refer to modernization and so on of equipment. You did touch briefly on this. You mentioned some of the new types of passenger equipment that are being produced.

Mr. MacMillan: Yes, right.

Mr. Thomas (Moncton): You refer here to your program being continued in 1971. Have you any immediate plans for new equipment in 1971? Would new passenger equipment be purchased?

Mr. MacMillan: I doubt very much that we will purchase any new equipment in 1971, primarily because we do not have available to us a new generation of equipment. This is one of the prime interests that we have in the turbo train and the LRC train, the possibility that one or the other, or some other type of equipment will emerge, or we will be able to develop it, which will do the things which we have to do.

What we are talking about here is a combined program of cleaning up existing equipment and varying the conformation in hopes that in this temporary period we will be able to better do the job which we have in mind.

I will give you an example of one car that we have under construction now. This is a room car which is quite unlike any room cars we have now. It is supposed to be about halfway between a day coach and a sleeping car. We think of these as being possibly the answer to the young family, the young couple with small children travelling from point "A" to point "B" overnight and longer journeys where they have a room. In the prototype we are putting together we have some rooms for four and some rooms for six. These are really in the nature of enclosed space which will be clean, comfortable, and well ventilated. The toilet facilities in the car are common. They will be at both ends. By this means we can reduce the expense. The bed linen will be provided to the mother in a polyethylene sack, the sheets and blankets and pillows and so on, and she can make up the accommodation for the little people when she is ready to do it, and put them away

• 1305

This may be a wild-eyed experiment, but it is worth trying. We made a mock-up of it, and very considerable thought was given to the arrangement of the various

[Interprétation]

M. MacMillan: Non. Il est revenu à Montréal pour m'aider à résoudre des questions administratives.

M. Thomas (Moncton): Dans la région des maritimes, y a-t-il eu une redéfinition des postes?

M. MacMillan: Non. Le fonctionnaire qui était le gérant général est maintenant le vice-président régional il s'agit de M. D. W. Blair. Monsieur R. Boulet, qui était le fonctionnaire supérieur est maintenant le gérant général.

M. Thomas (Moncton): Vos remarques concernant le service passager m'a beaucoup intéressé et j'étais heureux d'entendre que vous n'aviez pas l'intention d'assurer les services aux passagers. Je n'ai jamais cru que vous le vouliez.

A la page 12, vous parlez de la modernisation de l'équipement. Vous avez parlé brièvement. Vous avez parlé de nouveaux genres d'équipement pour passager qui y sont produits.

M. MacMillan: Oui c'est exact.

M. Thomas (Moncton): Vous dites que votre programme se poursuivra en 1971. Avez-vous des projets immédiats concernant le nouvel équipement en 1971? Est-ce qu'il y aura du nouvel équipement en 1971? Est-ce qu'il y aura du nouvel équipement pour passager qui sera acheté.

M. MacMillan: Je doute que nous achèterons du nouvel équipement en 1971; premièrement parce qu'il n'y avait réellement pas de nouvel équipement. Il s'agit de l'un des premiers intérêts que nous avons dans turbo train ou le train LRC qu'il y ait possibilité que nous ayons l'un ou l'autre ou qu'il y ait un autre genre d'équipement, pour que nous soyons capables de le créer.

Ce dont nous parlons ici c'est le programme mixte de nettoyage de l'équipement et nous espérons que nous pourrions améliorer le travail.

Nous aurons obtenu maintenant un exemple de wagon qui est en construction. Il s'agit d'un wagon-lit, qui est à peu près semblable au wagon-lit que nous avons actuellement. Ce serait à peu près le wagon-mitoyen entre le wagon de troisième classe et le wagon-dortoir. Nous croyons que ce serait une réponse au besoin de la jeune famille, du jeune couple avec de jeunes enfants qui se rend d'un point «A» au point «B» au cours de la nuit ou qui voyage plus longuement et qui alors, bénéficie d'une chambre. Dans le wagon-modèle, nous avons les chambres pour 4 et pour 6. Il y aura beaucoup d'espace de la propreté, ils seront confortables bien aérés. Il y aura aussi une salle de toilette. Il y en aura aux deux extrémités. Nous pourrions réduire les dépenses. On fournira à la mère les linges de lit dans un sac de polythène, les draps, les couvertes et les oreillers qu'elle pourra arranger pour les enfants au moment voulu et les y faire reposer.

C'est peut-être un essai saugrenu, mais ça vaut la peine d'essayer. Nous en avons fait une maquette et on a donné beaucoup d'idées pour l'organisation de diverses

[Text]

units. Now we are going to convert a car and see what we can do with it. This will not be ready for service until the fall, but this is the type of thing we are referring to there, the redesigning and reutilization of the existing heavyweight equipment to get us over the period before a more modern type of equipment is available.

Mr. Thomas (Moncton): That was very interesting, Mr. MacMillan. If this modern type of equipment does become available, will you be faced then with, let us say, heavy expenditures on roadbeds? Upgrading your roadbed or something could be done very much over your present line.

Mr. MacMillan: This is one of the specifications of the railway world. We must be able to use the roadbeds that we have and as they will be improved as times goes on. But I do not think there is any contemplation of going into an operation such as the Japanese did on the Tokato line from Tokyo to Osaka, where they built a brand-new railway for the entire distance and spent a very large sum of money. But in their case the population is very dense and the utilization is very heavy. But we do not have in this country any territory comparable in passenger demand.

There is nothing operating on that railway other than this passenger equipment. This becomes a question of the truck design. It is really the point at which the comfort of the ride begins. That is why so much work has been done already on trying to improve the suspension of the equipment.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. MacMillan, are there any areas within the system where new equipment or more modern equipment when available might help to solve your passenger problems? You may find yourself faced with the dilemma of not being able to make the heavy capital expenditure to upgrade your roadbed.

What I am getting at here—what I am suggesting is something I have suggested in the past. I have long felt that the railroads should not be treated differently from other modes of transportation which are publicly subsidized. For example, airlines are given billions of dollars in subsidies, with the landing facilities and navigational aids and so on. What I am suggesting to you is, would it be helpful—that is an unfair way to put it.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Are there areas that might be considered areas where service should be provided as a public service? And in those areas, if it meant spending extra millions of dollars for roadbed or equipment, should consideration be given to government subsidization in those particular areas? Do you have such areas?

Mr. MacMillan: Yes, undoubtedly we have areas such as that. But I think this is where the CTC will become involved. There are areas in this country which would find it very restricting if they did not have railway

[Interpretation]

unités. Nous allons maintenant transformer une automobile et voir ce que nous pourrions faire. Cela ne sera pas prêt à entrer en service avant l'automne, mais c'est le genre de chose auquel nous nous rapportons, le remaniement du dessin et la réutilisation des équipements existants afin de faire passer par-dessus la période avant qu'un type d'équipement beaucoup plus moderne ne soit disponible.

M. Thomas (Moncton): Ceci est très intéressant, monsieur MacMillan. Si ce genre d'équipement moderne devient disponible aurez-vous à faire face à de grosses dépenses pour l'encaissement de la route? Améliorer votre encaisse ou quelque chose pourrait être fait plus que sur la présente ligne.

M. MacMillan: C'est une des spécifications du monde du chemin de fer. Nous devrions pouvoir utiliser les encaisses que nous avons et ils seront améliorés à mesure que le temps passe. Mais je ne crois pas qu'il soit du tout question de faire comme les Japonais ont fait pour la ligne de Tokato de Tokyo à Osaka où ils ont construit une nouvelle voie ferrée qui couvre tout le parcours et ont dépensé une forte somme d'argent. Mais dans leur cas la population est très dense et les gens utilisent beaucoup la voie ferrée. Mais nous n'avons pas au Canada un territoire où les passagers sont aussi nombreux.

Ces trains ne sont que des trains de passagers. C'est alors qu'apparaît la question de la conception des wagons. C'est réellement le point où commence le transport du trajet. C'est pourquoi on a fait tellement de travail jusqu'à maintenant pour essayer d'améliorer la suspension de l'équipement.

M. Thomas (Moncton): Monsieur MacMillan, y a-t-il des intérieurs à l'extérieur du système ou de nouveaux équipements ou bien des équipements plus modernes seraient disponibles pour résoudre vos problèmes concernant les passagers? Vous vous trouverez confronté au dilemme de ne pouvoir faire les immobilisations considérables pour améliorer votre encaissement.

Ce que je suis en train de vous dire et ce que je vous suggère présentement, je l'ai déjà proposé dans le passé. J'ai toujours été d'avis que les voies ferrées ne devraient pas être traitées différemment des autres modes de transport qui sont publiquement subventionnés. Par exemple, les services de transport aériens reçoivent des milliards de dollars en subsides avec les facilités d'atterrissage et l'aide de la navigation. Je vous demande donc s'il serait utile... c'est déloyal.

M. MacMillan: Oui.

M. Thomas (Moncton): Y a-t-il des secteurs pouvant être considérés comme des secteurs où le service peut être fourni comme un service public? Et dans ces secteurs si cela signifie des dépenses supplémentaires de millions de dollars pour l'encaissement de la route ou l'équipement est-ce que le gouvernement ne devrait pas accorder des subsides dans ces régions? Existe-t-il de telles régions?

M. MacMillan: Oui, sans doute, nous avons de telles régions. Mais je crois que c'est là où la CTC entre en jeu. Il y a des régions au Canada qui trouveraient leurs possibilités très limitées s'ils n'avaient pas le service du

[Texte]

service, passenger service. That is my own personal belief.

Mr. Thomas (Moncton): This agrees with my thinking. I think we should reconsider our approach to this, and if we subsidize one mode of transportation we should treat all modes equally.

I see your reference to containerization. Apparently this developed quite well. Would you say the results achieved have exceeded your expectations? For example in Halifax, have results there been about what you expected, or better than you expected, or how would you rate them?

Mr. MacMillan: I hesitate, primarily...

Mr. Thomas (Moncton): Include St. John too then, so I will not bring in any conflict of ports.

Mr. MacMillan: I was not really concerned about that, Mr. Thomas, as much as about the fact that we have done very well in the container business. By way of example, the Halifax installation is handling substantially more traffic now than we anticipated it would a couple of years from now. We do have this material but I am working entirely from memory now.

• 1710

I do know that the same story is true of Montreal. I do know that it came along so quickly that we had to build two inland container ports, one in Montreal and one in Toronto, where we take the solid train loads of containers and resort them for furtherance. These outgrew themselves in no time flat. The business has grown very, very substantially. It is a very attractive business too because it is clean business and it is easily handled.

Mr. Thomas (Moncton): I take it then you have high hopes for future programs?

Mr. MacMillan: Yes, we do have.

Mr. Thomas (Moncton): I have just one more question of a purely local nature. Has the extension of subsidies to the truckers in the Atlantic area had any appreciable effect on your traffic and your volume in the area? Has it had the desired effect—I guess you would say—or the objective originally proposed was that it might tend to bring rates down. What has happened since the subsidies have been extended?

Mr. MacMillan: I have to admit frankly that I do not know. I will have to consult my colleagues and see if we have any knowledge of it.

Mr. Vaughan: I have an impression of it but I would rather check it if you do not mind.

Mr. MacMillan: Could we look into it and let you know?

Mr. Thomas (Moncton): I would appreciate any comments you could make later on. That is all, Mr. Chairman.

23651—3

[Interprétation]

chemin de fer, le service des passagers. C'est ma conviction personnelle.

M. Thomas (Moncton): Je pense exactement la même chose. Je crois que nous devrions reconsidérer notre approche et que si nous donnons des subsides à un mode de transport nous devrions également le faire pour les autres modes.

Je vois que vous faites allusion au transport par «container». Apparemment cela s'est développé assez bien. Diriez-vous que les résultats auxquels on est arrivé ont dépassé vos espoirs? Par exemple à Halifax, les résultats ont été à peu près ceux auxquels vous vous attendiez ou mieux ou bien comment les évalueriez-vous?

M. MacMillan: J'hésite, primordialement...

M. Thomas (Moncton): N'oubliez pas St-Jean alors; donc je ne mettrai pas sur le tapis la question concernant les conflits portuaires.

M. MacMillan: Je ne m'intéresse pas à cela, monsieur Thomas, autant qu'au fait que nous avons fait beaucoup pour le transport par «container». Par exemple, les installations d'Halifax manipulent beaucoup plus le trafic maintenant que nous ne le prévoyions pour une couple d'années. Nous avons ce matériel mais je me fonde tout simplement sur ma mémoire présentement.

Je sais que la même histoire s'applique à Montréal. Je sais que la situation s'est élaborée si rapidement que nous avons dû construire deux ports intérieurs pour les containers; un à Montréal et un à Toronto où nous absorbons des trains entiers de containers et les replaçons vers leur destination. Ces ports sont devenus trop petits très rapidement, le commerce s'est augmenté très très considérablement. C'est un commerce qui est aussi très attrayant à cause de sa netteté et de sa facilité de manutention.

M. Thomas (Moncton): Je suppose donc que vous avez de fortes espérances pour les programmes futurs?

M. MacMillan: Oui, nous en avons.

M. Thomas (Moncton): Je n'ai qu'une autre question d'une nature purement locale. Est-ce que l'extension des subventions aux camionneurs de la région Atlantique a eu un effet significatif sur notre trafic et notre volume dans la région? A-t-elle eu les effets désirés—je crois qu'on pourrait dire—ou est-ce que l'objectif original était qu'elle pourrait diminuer les taux quest-ce qui s'est produit depuis l'extension des subventions?

M. MacMillan: Je dois admettre franchement que je ne le sais pas. Je devrai consulter mes collègues et voir s'ils en savent quelque chose.

M. Vaughan: J'en ai eu l'impression, mais je préférerais vérifier si cela ne vous fait rien.

M. MacMillan: Pourrions-nous examiner la question et vous en donner les résultats?

M. Thomas (Moncton): J'aimerais avoir tout commentaire que vous pouvez faire plus tard. C'est tout, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, Mr. MacMillan, in the Prairie region you have four areas, I believe. Are you in the process of phasing out any of these areas, particularly the Hudson Bay area?

Mr. MacMillan: No, we have no plan to do that, Mr. Ritchie, that has reached me.

Mr. Ritchie: In Dauphin, the headquarters of the Hudson Bay area, there has been a lot of so-called middle management removed and placed in Winnipeg. Is this a move on the part of the railroad to give up the idea of areas?

Mr. MacMillan: I cannot tell you the answer to the first part, but I will see if we can get it here. As to the second part, there is no plan to give up the areas. The areas, in my opinion, are a very important part of the administration of the railway. I think they are particularly important in a territory such as the northern Manitoba area, based on Dauphin as it is today, because the problems to be encountered there on the operating side and on the marketing side are quite different to those to be encountered in Winnipeg, for example. And the territory is large, geographically; it extends through to Churchill as you know.

It may be that there is some consolidation going on as a consequence of the computer program. This brings about the need to consolidate in some instances. If you will excuse me, I will ask if we know anything about this.

Mr. Hunt tells me that the institution of what we call the tracks program, the traffic reporting and control system, is bringing about the relocation of some people, such as from Dauphin.

Mr. Ritchie: But the concept of removing the Hudson Bay area and from Dauphin as headquarters is not envisaged?

Mr. MacMillan: No.

• 1715

Mr. Ritchie: You said that the area concept as a whole has been a valuable aspect of railroading and you have no plans to continue it.

Does the servocentre in any way become involved in the area concept, other than selling and management?

Mr. MacMillan: It is an integral part.

Mr. Ritchie: I see.

Mr. MacMillan: If you wish the servocentre concept can be likened to a small segment of an area. What we are trying to do there is to put into one location all of the service people require to deal with the customers and our services in a given area on a 24-hour a day, 7-day a week basis.

Mr. Ritchie: Does major reorganization in an area become part of the region or part of the over-all railway management who becomes involved in it? Is it decided by the region largely?

[Interpretation]

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, monsieur MacMillan, dans les régions des Prairies vous avez 4 districts, je crois. Êtes-vous en train d'éliminer certains de ces districts, surtout dans la région de la Baie d'Hudson?

M. MacMillan: Non je n'ai vu aucun plan à ce sujet, monsieur Ritchie.

M. Ritchie: A Dauphin, le centre du district de la Baie d'Hudson, une grosse partie de ce qu'on appelle la gestion intermédiaire a été déplacée vers Vancouver. Est-ce un mouvement de la part du chemin de fer d'abandonner l'idée des districts?

M. MacMillan: Je ne puis vous donner de réponse à la première partie, mais je verrai ce que nous pouvons trouver. A votre seconde partie, nous n'avons aucun plan pour abandonner les districts. Les districts, à mon avis, sont une partie très importante de l'administration du chemin de fer. Je crois qu'ils sont spécialement importants dans des territoires tel que le Nord du Manitoba, basé sur Dauphin comme il l'est aujourd'hui, parce que les problèmes qu'on y rencontre, du côté de l'exploitation et du côté de la mise en marché, sont très différents de ceux qu'on rencontre à Winnipeg, par exemple. Et le territoire est très grand, géographiquement; il s'étend jusqu'à Churchill comme vous le savez.

Il se peut qu'il y ait une certaine consolidation qui se produise en conséquence du programme d'ordination. Ceci amène un besoin de consolidation dans certains cas. Si vous voulez m'excuser, je vais demander si nous savons quelque chose à ce sujet.

Monsieur Hunt me dit que l'institution de ce que nous appelons le programme des voies, le système de déclaration et le contrôle du trafic, apportent certains déplacements de personnes, comme par exemple, de Dauphin.

M. Ritchie: Mais le concept d'abandonner le district de la Baie d'Hudson et de Dauphin comme centres n'est pas envisagé?

M. MacMillan: Non.

M. Ritchie: Vous dites que le concept des régions dans son ensemble a été un aspect valable de la rotation de chemin de fer et que vous ne prévoyez pas poursuivre cela.

Le centre de service est-il relié au concept de région autrement que par la vente et l'administration?

M. MacMillan: Il en fait partie intégrante.

M. Ritchie: Je vois.

M. MacMillan: Si l'on veut, le concept de centre de service peut être assimilé à une faible partie d'une région. Nous essayons de localiser au même endroit l'ensemble des services nécessaires entre les clients et nos services dans une région donnée 24 heures sur 24, sept jours par semaine.

M. Ritchie: La réorganisation importante dans une région relève-t-elle de la région ou de la direction globale du chemin de fer, qui y est impliqué? Les décisions ne sont-elles pas prises principalement au niveau de la région?

[Texte]

Mr. MacMillan: The servocentre?

Mr. Ritchie: No, say, a change in area management.

Mr. MacMillan: By way of personnel?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. MacMillan: In certain instances this would be done entirely at the region, yes, and in others at headquarters.

Mr. Ritchie: I mean the number of people involved in a reduction of the work force or in the number of despatchers, where they are situated and so on. Who makes these decisions?

Mr. MacMillan: I would think in those cases by the region.

Mr. Ritchie: Where the CNR is a large integral part of a relatively small community do you become involved in the social aspect to any extent before you make major decisions? Does this enter into it? And what are the mechanics by which you...

Mr. MacMillan: Could you tell me a little more about the social aspect, Mr. Ritchie?

Mr. Ritchie: I can think of my own town of Dauphin where quite a few people under the railway re-organization, rather highly paid middle management people, have been moved away and this has created quite a change or a deficit in the community. Then there are other small communities where it would be even worse. I was wondering how you take into account the changes you presume you must make on the basis of efficiency relationship to social needs and so on.

Mr. MacMillan: We always try to ascertain that type of social implication, to consult with the civic governments and people at issue and particularly with the individuals themselves. We try to make it as easy for them as it is possible to do. As you so correctly pointed out, the implications of movements of this nature vary between communities. What would be a movement of little consequence in Winnipeg is much more important in Dauphin and what is not of too great a consequence in Dauphin may be much more important in one of the other communities around there. We are conscious of this and we try to do something about it.

Mr. Vaughan: I think, Mr. Ritchie you are referring to a meeting at which you were present.

Mr. Ritchie: Yes, I am very interested in getting some information on these changes that are being made and why they come about.

Mr. MacMillan: The railway officers were there at the meeting, were they not?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. MacMillan: Did they endeavour to explain?

[Interprétation]

M. MacMillan: Les centres de service?

M. Ritchie: Non, mettons, une modification dans l'administration d'une région.

M. MacMillan: Du côté du personnel?

M. Ritchie: Oui.

M. MacMillan: Dans certains cas, cela se fait au niveau de la région, oui, dans d'autres, les décisions viennent du siège social.

M. Ritchie: J'entends ceux que la réduction du nombre des membres d'un groupe de travail ou du nombre des expéditeurs concerne, leur localisation et le reste. Qui prend ces décisions?

M. MacMillan: Dans ces cas, je présume que ces décisions viennent de la région.

M. Ritchie: Dans le cas où le CN fait grandement partie intégrante d'une collectivité relativement réduite, êtes-vous concerné par l'aspect social dans quelque mesure avant de prendre des décisions importantes? Est-ce le cas? Quels sont les mécanismes par lesquels vous...

M. MacMillan: Pourriez-vous élaborer davantage sur l'aspect social, monsieur Ritchie?

M. Ritchie: Je pense par exemple au cas de la ville de Dauphin, où un nombre assez important de personnes travaillant à la réorganisation des chemins de fer, des cadres relativement très bien payés, ont été mutées, ce qui a modifié considérablement ou plutôt réduit la collectivité. Il y a aussi des petites collectivités où les conséquences ont été plus graves. Je me demande jusqu'à quel point vous prenez en considération les mutations que vous pensez faire du point de vue de l'efficacité des relations pour les besoins sociaux et le reste.

M. MacMillan: Nous essayons toujours d'évaluer ce genre de conséquences sociales, de consulter les gouvernements civiques et les gens sur ce problème, et principalement les particuliers eux-mêmes. Nous essayons, dans la mesure du possible, de leur faciliter cela. Comme vous l'avez fait justement remarquer, les conséquences des mutations de ce genre varient selon les collectivités. Un mouvement de peu de conséquences à Winnipeg en a beaucoup plus à Dauphin et un autre qui a peu de conséquences à Dauphin peut être beaucoup plus important dans une des autres collectivités environnantes. Nous sommes conscients de cela et nous essayons de faire quelque chose à ce sujet.

M. Vaughan: Je crois que vous faites allusion, monsieur Ritchie, à une réunion à laquelle vous avez assisté.

M. Ritchie: Oui, j'aime beaucoup me renseigner sur ces mutations et sur les motifs qui les ont engendrées.

M. MacMillan: Les cadres des chemins de fer assistaient à la réunion, n'est-ce pas?

M. Ritchie: Oui.

M. MacMillan: Se sont-ils efforcés d'apporter des explications?

[Text]

Mr. Ritchie: Mr. Cameron was there, yes.

Mr. MacMillan: Mr. Cameron?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. MacMillan: I think the town council was there and they endeavoured to explain the purpose of the change.

Mr. Ritchie: Have you any more comments?

Mr. MacMillan: I do not think so, Mr. Ritchie. I had no knowledge of this until this morning.

Mr. Ritchie: One final thing which you probably do not have at hand. Have you information on what the research on the Turbo train cost or the CNR's share in that?

Mr. MacMillan: You see, the research was paid for by United Aircraft. They built the train, did all the preliminary work and have carried on all of the modifications and variations. We do not have an accurate figure for that at all.

● 1720

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan when did area management come into being, was it 1960?

Mr. MacMillan: January 1, 1961, I think, either 1960 or 1961.

Mr. Turner (London East): Prior to the introduction of area management, how many officials did the Canadian National Railways have across Canada?

Mr. MacMillan: We would have to look that up, Mr. Turner, I do not know.

Mr. Turner (London East): How many officials are there now under area management across Canada?

Mr. MacMillan: That we can give you, but it depends on the definition of officials.

Mr. Turner (London East): I mean from the foreman up.

Mr. MacMillan: Including the foreman?

Mr. Turner (London East): If you can give me the total number, everybody, under the old system and under the new system.

Mr. Vaughan: I assume your question, Mr. Turner, had to do with prior to 1961 and today, is that it?

Mr. Turner (London East): That is right. I want the total costs.

Mr. Vaughan: Just before you go on, there is certain material that is filed with DBS, Volume 4, I believe of one of their reports, and these reports come out each

[Interpretation]

M. Ritchie: M. Cameron était présent, oui.

M. MacMillan: M. Cameron?

M. Ritchie: Oui.

M. MacMillan: Je crois que le conseil de ville était présent et ses membres se sont efforcés d'expliquer les motifs du changement.

M. Ritchie: Avez-vous quelque autre remarque?

M. MacMillan: Je ne crois pas, monsieur Ritchie. Avant ce matin, je ne connaissais rien de cela.

M. Ritchie: Une dernière explication que vous ne pourriez peut-être pas me donner à pied levé. Avez-vous des données sur le coût de la recherche sur le Turbo, ou de la contribution du CN dans ce domaine?

M. MacMillan: La recherche, voyez-vous, a été payée par la United Aircraft. La société a construit le train, poursuivi tous les travaux préliminaires et a continué de s'occuper de tout ce qui a trait aux modifications et aux variations. Nous n'avons pas les données appropriées à ce sujet.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan quand l'administration régionale est-elle entrée en vigueur; était-ce en 1960?

M. MacMillan: Elle est entrée en vigueur le premier janvier 1961, je crois, soit 1960, soit 1961.

M. Turner (London-Est): Avant la mise en application de l'administration régionale combien le Canadien National comptait-il d'employés supérieurs dans le Canada?

M. MacMillan: Nous devons vérifier, monsieur Turner, je ne sais pas.

M. Turner (London-Est): Combien y a-t-il de fonctionnaires chargés de l'administration régionale à travers le Canada?

M. MacMillan: Je peux vous fournir les données à ce sujet mais tout dépend de ce que vous entendez par le terme «fonctionnaire».

M. Turner (London-Est): C'est-à-dire, à partir du contremaître.

M. MacMillan: Incluez-vous le contremaître?

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me fournir le nombre total des employés de l'ancien et du nouveau régime.

M. Vaughan: Je présume que votre question se rapporte à la période avant 1961 et à la période actuelle, c'est exact?

M. Turner (London-Est): C'est exact. Je désire connaître le coût total.

M. Vaughan: Avant de continuer, j'aimerais vous signaler que le Bureau fédéral de la statistique a recueilli en son volume IV les renseignements voulus—je pense

[Texte]

year, and I will see if I can find these for you. They are classified in what they call, managerial, supervisory, professional, technical, clerical, operating, working foremen, apprentices and so on. If that kind of information is what you are looking for, I will see if I can piece it together, but you are going back 10 years and we do not have the 10-year figures with us.

Mr. Turner (London East): Is it not true that under the system, the managerial personnel has increased and the general worker on the Canadian National Railways has decreased from about 131,000 the peak year of 1952, and we are down to 82,000, and yet we have got more—we call them chiefs?

Mr. MacMillan: I would think statistically that is correct. Certainly the reduction in total employees of the corporation follows the curve that you have referred to.

Mr. Turner (London East): Is it not true that during the war period we operated more trains on the Canadian National and had less officials and they did a more efficient job than we are doing now?

Mr. Vaughan: That is not true.

Mr. Hunt: If you measure workload in ton miles, and that is the usual measurement of railway workload, the workloads during the war do not equal the workloads we are handling now.

Mr. Turner (London East): Is it not right that we operated more trains during the war period than we are operating now?

Mr. Hunt: There may be some truth in that, we are operating some very poor trains in terms of tonnage.

Mr. Turner (London East): You were operating trains that the locomotive could pull, 4,000, 4,300, 4,500 tons, one locomotive.

Mr. Hunt: We are into an area where I cannot quote statistics. I know that during the war we operated a lot of trains at some fairly low tonnages, and it is difficult to make a comparison. We are operating fewer trains now, but we are doing a lot more work.

Mr. Turner (London East): With less employees?

Mr. Hunt: That is correct.

• 1725

Mr. Turner (London East): You also have more officials, with fewer employees.

Mr. Vaughan: We have more technically advanced equipment too. This is one of the things that you should not lose sight of.

Mr. Turner (London East): Is it true that in the area of management, comparing the old system with the new, you have more officials?

Mr. MacMillan: I doubt very much if that is so, because in the days before reorganization we had—I have

[Interprétation]

particulièrement à un de leur rapport qu'ils rédigent chaque année.—Je vais voir si je peux vous trouver cette information. Les contremaîtres sont connus sous le titre de contremaîtres administratifs et surveillants ou professionnels techniques, cléricaux actifs, on les retrouve aussi apprentis et autres. Si c'est ce que vous cherchez, je vais essayer de réunir ces données, mais vous remontez à 1961 et nous n'avons pas ces données avec nous.

M. Turner (London-Est): Il est inexact d'affirmer que sous le régime actuel, le personnel administratif du Canadien national va augmenter alors que le nombre des autres employés est diminué. Passant d'un maximum de 131,000 en 1952 à 82,000 actuellement, nous avons plus d'employés à l'heure actuelle; que faisons-nous? Est-ce que nous leur retirons le titre de chef?

M. MacMillan: Du point de vue statistique, je crois que c'est exact. La diminution du nombre d'employés subit certainement la courbe que vous avez parlé auparavant.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que durant la grève du Canadien National on a mis plus de trains en circulation, qui avait moins d'employés supérieurs et qu'ils accomplissaient un travail plus efficace qu'à l'heure actuelle.

M. Vaughan: C'est inexact.

M. Hunt: Si vous évaluez le volume du travail en tonnes millénaires et c'est l'unité de mesure couramment employée pour évaluer, les volumes du travail durant la guerre n'égalent pas les volumes du travail actuel.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que vous avons mis en circulation plus de trains durant la guerre que nous n'en avons actuellement?

M. Hunt: Il y a peut-être du vrai dans ce que vous dites; les trains que nous avons en circulation ont un faible tonnage.

M. Turner (London-Est): Il ne fallait qu'une seule locomotive pour tirer les wagons de 4,000, 4,300 et 4,500 tonnes.

M. Hunt: Je n'ai pas de données statistiques à ce sujet. Je sais que durant la guerre, nous avions des trains de faible tonnage et qu'il est difficile de faire une comparaison. Nous avons moins de trains maintenant et nous accomplissons beaucoup plus de choses.

M. Turner (London-Est): Avec moins d'employés?

M. Hunt: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Vous avez également plus de cadres, et moins d'employés.

M. Vaughan: Nous avons également plus d'équipements modernes. C'est une des choses que vous ne devriez pas perdre de vue.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que, en ce qui touche à l'administration, si nous comparons l'ancienne structure avec la nouvelle structure, vous avez plus de cadres?

M. MacMillan: Je doute fort que tel soit le cas, parce qu'avant la réorganisation, nous avions, j'ai oublié le

[Text]

forgotten the number of divisions but 25 or 26, something like that, and we had 10 districts and 3 regions. We came out of reorganization with the districts gone and 18 areas, if my memory serves me correctly, and 5 regions.

Certainly it is a fact that in an area such as the London area there are more employees in the area office than there were in the old London division.

Mr. Turner (London East): Is it not true that we have more trainmasters running around today as compared to then?

Mr. Hunt: That is correct. I bring your attention to one very elementary fact, that we have most of our trainmaster force on a 40-hour week now. That was not true 10 years ago.

Mr. Turner (London East): Is it not true that they are on call 24 hours a day?

Mr. Hunt: Pardon me?

Mr. Turner (London East): These trainmasters are supposed to be on a 40-hour week. Prior to that you still had more trainmasters than you had prior to the area management concept.

Mr. Hunt: I think we have more trainmasters now. You are saying that and I am agreeing with you. We do have more now than we had prior to the area reorganization, and certainly we have more now that we have gone on a 40-hour week.

Mr. Turner (London East): This is true and this is causing our problem. Today they have nothing else to do; only continually to harass the employees while they are working. Practically every train has to have a trainmaster on it and this is what is causing the problem with the morale of the employees across this nation.

Mr. Hunt: No. I can give numbers on direct transportation supervision, and it is certainly only in the low hundreds for the whole corporation. We operate thousands of trains per day, by the way, and I think we have given to the transportation function a lot more direction through trainmasters and assistant superintendents than we ever gave before. The results are very obvious too in the kind of railroad we are running today in terms of productivity. It is a far better railroad.

I would not for one minute say that of the 250 or so line supervisors in transportation they are all doing their job equally well at all times. If you say there may be instances where these people, through pressure of the job or through lack of training, may make the odd error, I would buy that. I think you are correct. But I certainly would not agree with the statement as it may cover the whole range of transportation line supervisors. I think they are doing a good job.

Mr. Turner (London East): Mr. Hunt, can you tell me why the senior employees are more or less taking their pensions to get away from that continual harassment by the officials?

Mr. Hunt: No, I cannot answer that. I am not at liberty to or party to any information that gives me belief that that is happening.

[Interpretation]

nombre de divisions, environ 25 ou 26, et nous avons 10 districts et 3 régions. Après la réorganisation, il n'y avait plus de district et seulement 18 territoires, si je me rappelle bien, les 5 régions.

Certes, on ne peut nier que dans une région que telle que la région de London, il y a plus d'employés dans cette région que dans l'ancienne division de London.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai qu'il existe plus de chefs de train aujourd'hui qu'auparavant?

M. Hunt: C'est correct. J'aimerais attirer votre attention sur un point élémentaire faisant voir que la plupart des chefs de train ont maintenant des semaines de 40 heures. Ce qui n'était pas vrai il y a 10 ans.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai qu'ils ont des services 24 heures par jour?

M. Hunt: Excusez-moi?

M. Turner (London-Est): Ces chefs de train sont censés faire une semaine de 40 heures. Avant cela, vous aviez encore plus de chefs de train car dans la mise en vigueur du concept de l'administration régionale.

M. Hunt: Je pense que nous avons plus de chefs de train maintenant; c'est ce que vous dites et je suis d'accord avec vous. Nous avons plus de chefs de train maintenant qu'avant la réorganisation de la région et certainement nous en avons plus maintenant étant donné la semaine de 40 heures.

M. Turner (London-Est): C'est vrai et c'est ce qui nous cause des problèmes. Aujourd'hui, nous n'avons autre chose qu'à continuer à déranger les employés pendant leur travail. Presque chaque train a un chef de train et c'est ce qui abaisse le moral des employés d'un bout à l'autre du Canada.

M. Hunt: Non. Je peux vous donner les chiffres concernant la direction directe des transports et il ne dépasse pas quelques centaines pour toute la société. Incidemment, des milliers de trains roulent tous les jours et je crois que nous avons accordé au transport plus d'attention par l'intermédiaire des chefs de train et des commissaires adjoints que jamais auparavant. Les résultats sont évidents aussi lorsqu'on examine le genre de chemins de fer que nous dirigeons aujourd'hui en fonction de la productivité. Il y a eu nette amélioration.

Je n'irais pas jusqu'à dire que les quelque 250 directeurs du transport accomplissent leur fonction à la perfection en tout temps. Il se peut que ces gens, étant donné la contrainte de leur travail, commettent des erreurs. J'accepte cela. Je pense que vous dites vrai. Toutefois, je ne suis pas d'accord avec votre affirmation puisqu'elle implique tous les directeurs de lignes de transport. Je crois qu'ils font un bon travail.

M. Turner (London-Est): Monsieur Hunt, pourriez-vous me dire pourquoi les cadres supérieurs prennent leur retraite afin de se soustraire du harcèlement provenant des cadres?

M. Hunt: Non, je ne peux pas vous répondre. Je ne suis pas en mesure, et je n'ai aucun renseignement qui me ferait accroire que cette situation existe.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Well, talk to some of the senior employees who have recently retired.

Mr. Vaughan: Mr. Turner, you should really mention the facts about the opportunities for early retirement that were given under the pension plan. That is an element and it becomes a matter of a man's choice if he does that.

Mr. Turner (London East): How many officials retired in the last 10 years due to the fact they were fed up?

Mr. Vaughan: I do not know. What do you refer to as officials?

Mr. Turner (London East): From Assistant Superintendent up. Maybe you should talk to some of the officials who have retired.

Mr. Vaughan: There are some people under the pension plan who decide they would wish to do that.

Mr. Turner (London East): With the introduction of this new Servocentre, especially in the Brantford area, how many employees, operators and expressmen, are going to be laid off?

Mr. Hunt: That is a difficult one to answer. I am tempted to say initially zero. Our whole approach on the Servocentre program as it affects the two main crafts that are involved is to try to effect the transition through attrition. We are slowing down the application of servocentre programs in an effort to live up to that principle.

• 1730

Again, that does not mean to say if we apply the servocentre program across the whole corporation that there will not be the odd employee laid off. I do say, with great sincerity and with great energy, that we are trying to make the attrition and the application factors go hand in hand.

Mr. Turner (London East): Do you have a long-range view of cutting the Canadian National Railways down to 50,000 employees within five years?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Turner (London East): Within 10 years?

Mr. MacMillan: We have no forecasts at all of that nature.

Mr. Turner (London East): In the Brantford area, what is the total amount of phone call bills serving the servocentre in and out?

Mr. Hunt: We do not have that but on the Brantford servocentre application detail that we have in the company, that information is known, both the costs before servocentre and what we project will be our cost in telecommunications or telephone after the servocentre. If you wanted that we could provide it.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Bien, renseignez-nous au sujet des cadres supérieurs qui ont pris leur retraite récemment.

M. Vaughan: Monsieur Turner, vous devriez aussi mentionner des possibilités d'une retraite anticipée de leur offrir le Régime de pensions. C'est un facteur dont il faut tenir compte dans la décision d'un homme.

M. Turner (London-Est): Combien de cadres ont pris leur pension au cours des 10 dernières années parce qu'ils en avaient assez?

M. Vaughan: Je ne le sais pas. Qui considérez-vous comme faisant partie des cadres?

M. Turner (London-Est): Des commissaires adjoints et les postes supérieurs. Peut-être que vous devriez parler de certains de ces cas qui ont pris leur retraite.

M. Vaughan: Il y a des gens qui en vertu du Régime de pensions, ont décidé de prendre leur retraite.

M. Turner (London-Est): L'introduction de ce nouveau centre de service, surtout dans la région de Brantford, mettra combien d'employés à pied?

M. Hunt: C'est une question difficile à répondre. Je serais tenté de vous dire qu'aucun employé ne sera mis à pied. Nous avons conçu le programme du centre de service en tant qu'il touche les principaux corps de métiers concernés, en essayant d'assurer la transition sans remercier qui que ce soit. Nous ralentissons la mise en œuvre des programmes d'établissement de centres de services afin d'essayer de respecter ce principe.

Encore une fois, cela ne signifie pas que la mise en œuvre du programme d'établissement de centres de services dans toute la société n'entraînera pas la mise à pied occasionnelle d'employés. Je vous affirme très sincèrement que nous essayons de faire jouer d'aussi près que possible les facteurs d'application et de mise en œuvre.

M. Turner (London-Est): Prévoyez-vous à long terme la diminution du personnel des Chemins de fer du Canadien National à 50,000 employés d'ici cinq ans?

M. MacMillan: Non.

M. Turner (London-Est): Dans les prochains dix ans?

M. MacMillan: Nous n'avons fait aucune prévision de cette nature.

M. Turner (London-Est): Quelle est dans la région de Brantford la facture totale des appels téléphoniques faits à partir du centre de service?

M. Hunt: Nous n'avons pas ces chiffres en main, mais ces renseignements sont notés dans les détails que nous avons de la compagnie dans le projet de mise en œuvre du centre de service de Brantford. S'y trouvent à la fois les coûts avant l'existence du centre de service et les coûts que nous prévoyons en télécommunications et appels téléphoniques après l'instauration de ce centre. Nous pouvons vous fournir ces chiffres si vous le voulez.

[Text]

Mr. Turner (London East): Could you provide me with these figures, telephone bills?

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Turner (London East): It is up in the thousands?

Mr. MacMillan: It may be, but you have to remember, Mr. Turner, that these servocentres will provide our customers with better service.

Mr. Turner (London East): Have you talked with some of the shippers in that area?

Mr. MacMillan: We have talked with shippers from coast to coast about it. I am sure they have talked with shippers in that area but it gives them the availability of answers to their questions at all times, of the day or night and that is very important.

Mr. Turner (London East): I would suggest you check again, especially in the southwestern Ontario area because this is not the information I have.

Mr. Hunt: I can have that checked but I do know the program in southwestern Ontario and I know, as Mr. MacMillan has said, from our own employees, from community officials, the elected officials of the people and also the businessmen that these four items were on a check list and I have seen progress reports of meetings that have been held to cover all four items. Again, there could be the odd minor slip here and there, but in general that is part of our major approach in trying to sell the servocentre. We are not shoving the servocentre down the customers' throats. We are going to the customer and showing the customer the advantages of the servocentre and our progress so far has been very rapid in terms of customer acceptance.

The Chairman: Mr. Turner, I think we have made progress this afternoon and if the Committee agrees I think we will adjourn until 8 o'clock tonight.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

EVENING SITTING

• 2012

The Chairman: Gentlemen, please come to order. To resume our questioning this afternoon, Mr. Turner will continue with the few minutes he has left.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. MacMillan, the boys tell me it was one of the worst winters they ever put in for costs and breakdowns. They would book the work on the engines and get them back a day later with the same conditions existing. There were constant delays causing 12, 14, 16 hours laying away from home on top of their regular lay. What happened to the mechanical division of the CNR this winter? It completely broke down. Is there a shortage of mechanics or are you training the mechanics and are they leaving you

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Pourriez-vous me fournir les chiffres ayant trait aux factures téléphoniques?

M. Hunt: Oui.

M. Turner (London-Est): S'élèvent-ils dans les milliers?

M. MacMillan: Peut-être, mais vous devez vous rappeler, monsieur Turner, que ces centres de services fourniront à nos clients de meilleurs services.

M. Turner (London-Est): Avez-vous eu des entretiens avec les expéditeurs de cette région?

M. MacMillan: Nous avons tenu des entretiens avec les expéditeurs partout au Canada à ce sujet. Je suis certain que des entretiens ont eu lieu avec les expéditeurs dans cette région, mais ces centres permettent à ces expéditeurs d'obtenir des réponses à leurs questions à toute heure du jour ou de la nuit. Ce fait est d'une importance capitale.

M. Turner (London-Est): Je vous suggérerais de vérifier cette question à nouveau, surtout en ce qui a trait au sud-ouest de l'Ontario car cela ne concorde pas avec les renseignements que je possède.

M. Hunt: Je peux le faire vérifier, mais je connais le programme du sud-ouest de l'Ontario et je sais, comme l'a dit M. MacMillan, d'après nos propres employés, d'après les fonctionnaires des communautés, les dirigeants élus et aussi les hommes d'affaires que ces quatre questions ont fait l'objet d'un examen. J'ai également lu les procès-verbaux de réunions qui ont traité de ces quatre questions. Il est encore une fois possible que des oublis occasionnels se produisent ici ou là, mais en général ceci fait partie de notre principale méthode de vente des centres de services. Nous n'essayons pas d'imposer des centres de services à nos clients. Nous visitons plutôt nos clients pour leur démontrer les avantages du centre de service. Nous avons fait des progrès très rapides en ce qui concerne l'acceptation de ces centres par les clients.

Le président: Monsieur Turner, je pense que nous avons progressé cet après-midi et, si le comité est d'accord, je lèverai la séance jusqu'à 8 heures ce soir.

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. En guise de conclusion aux questions de cet après-midi, M. Turner aura la parole pendant les quelques minutes qu'il lui reste.

M. Turner (London-Est): M. le président, M. MacMillan, les hommes m'ont dit que c'était un des pires hivers en ce qui a trait aux coûts d'entretien et pannes de locomotives. Ils inscrivaient à la feuille de travail les réparations à faire sur les locomotives et celles-ci leur revenaient le lendemain dans les mêmes conditions. Il y avait des retards constants qui entraînaient des travaux supplémentaires de 12, 14 ou 16 heures en plus de leurs travaux ordinaires. Qu'est-il arrivé au service de mécanique du CNR cet hiver? Il y a eu un arrêt complet. Y

[Texte]

because they can obtain jobs at higher pay someplace else? What is the answer?

Mr. MacMillan: I will ask Mr. Hunt to give you the details of this, Mr. Turner. I would like to preface his answer by reminding you that last winter was the worst winter in the history of the Canadian National. During this period of time, all things mechanical got into all kinds of different difficulties. It was not confined to us nor to the Canadian Pacific; it was everyone who was in the transportation business. With that introduction, Mr. Hunt, could you expand upon it a bit, please?

Mr. Hunt: It was a very difficult winter as far as motor power was concerned. We have now been able to establish, in terms of the consumption of the reusable parts on locomotives such as traction motors and rotating equipment that we experienced our worst quarter ever. It was quite simply a weather problem. Our shops had been geared up as normally done to provide a pool of surplus traction motors for the first quarter of each year. Of course, we have learned through 20 years of dieselization that we must get our surplus stock ready for application in the first quarter. That policy was followed through this year as in every other year but the rate with which locomotives put themselves out of service because of this weather condition far exceed anything that we had ever seen before. Naturally, it consumed all the parts that we had waiting in stockpiles for this bad quarter. It is simply a case that we run across perhaps every 10, 15 or 20 years. We reacted with the normal stockpiles built up to their maximum level and by the time February had rolled around we had used most of the components that we have available for locomotives. The main shop staff and the running-points men were working very effectively. There is no problem of not having enough men. Under normal circumstances the shops were properly staffed, but I think you will agree that we do not staff Canadian National mechanical departments for a quarter that only occurs maybe once every 15 years.

• 2015

Mr. Turner (London East): What happened?

Mr. Hunt: We were quite well aware of the delays involved in handling trains and the delays with men being away from their home base. We know that.

Mr. Turner (London East): What happened last fall when you had all kinds of locomotives tied up in the Montreal shops? Why did you not get those locomotives ready before winter arrived?

Mr. Hunt: This is what I tried to say, Mr. Turner. The so-called boneyard area of the Montreal shop was

[Interprétation]

a-t-il pénurie de mécaniciens ou formez-vous des mécaniciens qui vous quittent parce qu'ils peuvent trouver un emploi mieux rémunéré ailleurs? Quelle est la réponse?

M. MacMillan: Je vais demander à M. Hunt de vous donner les détails à ce sujet, M. Turner. Mais, j'aimerais faire une courte préface à sa réponse, on vous rapporte que l'hiver dernier a été le pire hiver dans toute l'histoire du Canadian National. Au cours de cet hiver, tous les services mécaniques se sont butés à toutes sortes de difficultés. Cela ne se limitait pas seulement à nous ou au Canadien Pacifique. Tous ceux qui travaillaient dans le domaine des transports ont dû y faire face. A la suite de cette courte introduction, M. Hunt, pourriez-vous, s'il vous plaît, donner plus de détails.

M. Hunt: L'hiver dernier a été très pénible en ce qui a trait à la force motrice. Pour ce qui est de l'emploi des pièces réutilisables sur les locomotives, tels les moteurs de traction et l'équipement rotatif, nous sommes à présent en mesure de constater que nous avons traversé le pire trimestre que nous ayons jamais eu. Et là il s'est agi d'un problème météorologique. Nos ateliers avaient été équipés, comme d'habitude, pour fournir une réserve de moteurs de traction pour le premier trimestre de chaque année. Naturellement, après vingt ans d'utilisation de moteurs diesels, nous avons appris que notre réserve devait être prête pour le premier trimestre. Cette politique a été mise en application cette année, comme toutes les autres années d'ailleurs. Cependant, la vitesse à laquelle les locomotives tombaient en panne étant donné le mauvais temps, sortait vraiment de l'ordinaire. Naturellement, une telle situation épuisa très vite toutes les pièces que nous avions mises en réserve pour ce premier trimestre. C'est une situation qui n'arrive qu'à tous les 10, 15 ou 20 ans. Nous avons fait face à la situation en nous servant des réserves qui avaient été faites au maximum, mais une fois le mois de février arrivé, nous avons utilisé presque toutes les pièces disponibles pour les locomotives. Le personnel de l'atelier principal ainsi que le personnel des ateliers en cours de route fonctionnaient de façon efficace. Il ne s'agit pas de problème créé par un manque de personnel. Dans des circonstances normales les ateliers avaient des effectifs normaux, mais je suis d'accord que nous ne dotons pas les parlements mécaniques du Canadien National de personnel qui aura à traiter d'un problème qui ne surgit peut-être qu'une fois tous les 15 ans.

M. Turner (London-Est): Que s'est-il passé?

M. Hunt: Nous étions parfaitement conscients des retards qui avaient lieu à l'égard des trains ainsi que des retards causés par le fait que certains hommes avaient dû laisser leur point d'attache. Nous sommes conscients de cela.

M. Turner (London-Est): Que s'est-il passé l'automne dernier quand il y avait un bon nombre de locomotives qui se trouvaient immobilisées dans les ateliers à Montréal? Pourquoi ces locomotives-là ne furent-elles pas réparées avant l'arrivée de l'hiver?

M. Hunt: C'est ce que j'ai essayé d'expliquer, monsieur Turner. Le chantier d'équarrissage de l'atelier de Mont-

[Text]

cleaned out. It is not cleaned out now because we see the results of a very bad quarter, which we are getting into now. Prior to the advent of this bad quarter—January, February and March—the boneyard was cleaned out and our stocks of available spares were built to their maximum level.

Mr. Turner (London East): Admittedly we had a hard winter in southwestern Ontario, but we have had hard winters before and they used to run snow ploughs. If it looked as though the snow was going to be quite heavy they would run a snow plough two or three times a week. This kept the tracks clean. This winter they just let the snow pile up, and then when they were involved in an accident that put a diesel and a plough over in the ditch we nearly lost more lives. Is this your idea of maintaining the roadbed in the wintertime and also of safety?

Mr. Hunt: No. The amount of snow that we ran into and the situations you are referring to, Mr. Turner, were certainly abnormal and we found that our ploughs were having major difficulty in handling that amount of snow. This situation has forced us to look at the possibilities of a rotary. We have never had to worry about the possibility of the effective use of a rotary snowplough on Canadian National since we have been dieselized, but this past winter has forced us to look at the possibility of using them for the situations that you are talking about because there were cases, because of the excess snow, when a normal plough had the devil's own time to get through and we would have preferred to have had a rotary. I again stress the fact that we have not had diesel rotaries since dieselization.

Mr. Turner (London East): We did not have these troubles 15 years ago. We had just as much snow up there in Bruce as we always have and when they ploughed it out every day we did not have any problems. Why did you not maintain the road the same way this one was maintained so that if snow fell you had a fair idea? Why let it build up until you get ice? This was the cause of the problem.

Mr. Hunt: By using hindsight you may say that we did not react fast enough, but by using hindsight I could say the same thing. After we detected the amount of snow that actually fell I suppose you could say we should have had a lot more ploughs up there. That is all hindsight now.

Mr. Turner (London East): Referring to the inspectors of cars, they tell me that trains are running approximately 200 miles without an inspection because you cut off the carmen and you cut off the station operators. This is a long way to run a train without an inspection, therefore you are laying it right at the doorstep of the crew if anything happens, and due to the fact of the poor maintenance of the track—and we hear this every day—this is what is causing a lot of the accidents. So, you are taking five men and you are trying to drive them 200 miles and putting all this excess pressure on them. It is pretty hard in the winter weather to watch 150 or 160

[Interpretation]

réal était vide. Il n'est pas vide maintenant parce que nous entamons les réparations qui résultent de ce qui fût un très mauvais trimestre. Avant ce mauvais trimestre—janvier, février et mars—le chantier d'équarrissage fût vidé et nous avons accumulé nos stocks de pièces de rechange disponibles à leurs niveaux maximums.

M. Turner (London-Est): J'admets que nous avons eu un hiver dur dans le sud-ouest de l'Ontario, mais nous en avons déjà eu et on utilisait des chasse-neige. Si on avait l'impression qu'il y aurait beaucoup de neige on faisait circuler un chasse-neige deux ou trois fois par semaine. Ceci dégagait les rails. Cet hiver on a tout simplement laissé la neige s'empiler, et alors quand un diesel et un chasse-neige ont déraillé dans un fossé à la suite d'un accident, nous avons failli perdre la vie de plusieurs gens. Est-ce comme ça que vous entendez maintenir les chemins de fer durant l'hiver et est-ce que c'est comme ça que vous entendez maintenir la sécurité?

M. Hunt: Non. L'épaisseur de la neige ainsi que les situations auxquelles vous faites allusion, monsieur Turner, étaient certainement anormales et les chasse-neige avaient beaucoup de difficulté à dégager les rails sous cette épaisseur de neige. Cette situation nous a forcés de considérer l'utilisation de chasse-neige rotatifs. Nous n'avons jamais eu à nous préoccuper de l'utilisation de chasse-neige rotatifs au Canadien National depuis que nous utilisons des diesels, mais l'hiver passé nous a forcé de considérer la possibilité d'en utiliser dans les situations dont vous avez parlé parce qu'il y a eu des cas, causés par l'épaisseur de la neige, où un chasse-neige normal avait beaucoup de difficulté à se frayer un chemin et nous aurions préféré avoir un chasse-neige rotatif. Je souligne encore une fois le fait que nous n'avons pas eu de chasse-neige rotatif depuis que nous utilisons des diesels.

M. Turner (London-Est): Nous n'avons pas à faire face à ces problèmes il y a quinze ans. Nous avions tout autant de neige dans la région de Bruce qu'aujourd'hui et lorsque les chasse-neige circulaient tous les jours nous n'avions pas de problèmes. Pourquoi n'avez-vous pas maintenu la route de la même façon que cette route-là fût maintenue, afin de ne pas être débordé par des chutes de neige? Pourquoi permettre à la neige de s'accumuler jusqu'à ce qu'il y ait de la glace qui se forme? C'est cela qui fût la cause du problème.

M. Hunt: En rétrospective on pouvait dire que nous n'avons pas réagi assez rapidement, mais en utilisant la rétrospective je pourrais en dire autant. Après avoir découvert l'épaisseur de la couche de neige, je suppose qu'on pourrait dire qu'on aurait dû utiliser plus de chasse-neige. Toute cela, c'est de la rétrospective.

M. Turner (London-Est): En ce qui a trait aux inspecteurs de wagons, on m'a dit que les trains font des parcours d'environ 200 milles sans inspection parce que vous avez éliminé le personnel des wagons ainsi que le personnel de gares. Il s'agit là d'un long circuit avant qu'il y ait une inspection, et vous rendez donc les types de la locomotive responsables si quelque chose se passe et à cause du mauvais entretien des rails—et nous en entendons parler tous les jours—on doit faire face à beaucoup d'accidents. Donc vous prenez 5 hommes vous leur faites faire un circuit de 100 milles et vous leur imposez cette pression additionnelle. Il est très difficile, en hiver d'ob-

[Texte]

cars. Why did you cut the car staff and the operators down to practically nil?

Mr. Hunt: As far as the observation of trains is concerned we have the crew, as you mentioned, who are still there in full force to make the necessary observations of

• 2020

their trains. We have not cut all of the operators off. We have a number of operators on still who are needed for transportation purposes where we have had the combined operators and agents who have been handling the traffic side. We have rid ourselves of some of these positions, but we still have a number of operators. I think the important thing we must bear in mind is the "hot box detector" program. We have now installed over 70 of the "hot box detectors" and these instruments are beginning to do a very, very fine job of observation and detecting of hot boxes. In addition to that, we have a gradual conversion program under way with our freight-car fleet, and this is a conversion program from plain journal brass draft bearings, as we have known for so long, into a roller-bearing assembly. Naturally, the roller bearing is a construction that will give many, many more miles before there is any problem as far as greasing, oiling or some other defect is concerned.

So we have this constant evolution of our fleet into a higher-class fleet. We have the hot box detector program, which is moving ahead very rapidly, and we have not taken away from the crew its ability to observe these things. In fact, we have enhanced their ability with the better observations they have from their caboose, and of course they have a better communication system. We think we have improved the situation and our hot box record certainly proves this very conclusively. We are now on the threshold of five million miles per hot box. In fact, we set ourselves a target this year which is in excess of five million miles per hot box. The American average is two million. The Canadian Pacific are running about the same as we are, they are somewhat above us. So our record on hot boxes over the last 10 years has been very good and it is getting better.

Mr. Turner (London East): In your view, how far can a crew watch a train in a heavy snowstorm?

Mr. Hunt: This is a difficult one. I have tried to observe this myself. I have ridden cabooses and ridden locomotives and I know under these conditions the crew have to be far more observant than normal.

The Chairman: Mr. Turner, I will have to put you on the second round. Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say first of all I was glad to hear this afternoon that another member, Mr. Harries, is concerned about captive shippers. I am sure that Mr. Vaughan will remember the long arguments I had over that particular clause in the bill and I said that no captive shipper would ever be found, and apparently to date they have not found any. I realize that the revenue is slightly up in gross revenue received for the freight hauled. I might question really

[Interprétation]

server 150 ou 160 wagons. Pourquoi avez-vous presque entièrement éliminé votre personnel de wagons ainsi que de conducteurs.

M. Hunt: En ce qui a trait à l'observation des trains, il y a, comme vous l'avez dit, le personnel de la locomotive qui n'a pas été réduit et qui fait les vérifications nécessai-

res de leurs trains. Nous n'avons pas congédié tous les conducteurs. Nous en avons encore besoin d'un bon nombre pour fins de transport là où nous employons avant des conducteurs et des agents de trafic. Nous avons éliminé quelques-uns de ces postes, mais nous avons encore bon nombre de conducteurs. Le point le plus important est qu'à mon avis le programme de détecteur coussinet échauffé. Nous en avons installé près de 70 et nous en sommes très satisfaits. De plus, nous procédons graduellement à la modification de nos convois de wagon à marchandise; nous adoptons maintenant les systèmes de coussinet à rouleau. Le coussinet à rouleau permettra de rouler pendant des milles sans beaucoup d'entretien.

Nous améliorons constamment notre matériel roulant. Nous avons le programme de détecteur de coussinet échauffé qui fonctionne très bien; nos employés peuvent toujours surveiller si tout va bien. En fait, nous leur avons facilité la tâche parce qu'ils peuvent mieux surveiller de leur fourgon; ils ont un meilleur système de communication. Nous croyons avoir amélioré la situation et nos dossiers sur les coussinets échauffés le prouvent. Chaque coussinet échauffé nous permettra bientôt de faire 5 millions de mille. Le but que nous nous fixons cette année est plus élevé encore. La moyenne américaine est de 2 millions. Le Canadien pacifique réussit un peu mieux que nous. Tout nous a très bien réussi dans ce domaine au cours des dix dernières années.

M. Turner (London-Est): A votre avis, à quelle distance est-il possible de voir un train lors d'une tempête de neige?

M. Hunt: C'est là une question pertinente. J'ai moi-même tenté l'expérience. J'ai observé du fourgon et de la locomotive et je puis vous assurer que, dans de telle condition, l'équipe doit être beaucoup plus attentive qu'habituellement.

Le président: Monsieur Turner, je vous redonnerai la parole un peu plus tard. Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Je voudrais d'abord vous dire que je suis très heureux d'un autre député, M. Harries, s'intéresse à l'expéditeur captif. Je suis sûr que M. Vaughan se rappellera de mes arguments au sujet de cet article du projet de loi; j'avais dit à ce moment-là qu'on ne trouverait jamais d'expéditeur captif, et apparemment on n'en a pas encore trouvé. Je me rends compte que le revenu brut est un peu plus élevé. Je pourrais demander de combien les taux de transport

[Text]

how much freight rates have gone up within the last year, but I am more particularly interested in how the bloc system has worked from a railway-point-of-view, with regard to the movement of grain coupled with safety regulations.

• 2025

There have been an alarming number of accidents happening in the mountain regions, particularly from Edmonton into the Vancouver area. I would like to know whether or not the track is being straightened out there, any of the curves which were necessary perhaps, when the track was built. With today's gigantic ability to move mountains, is there any thought of straightening out the track with the idea that it might tend to reduce accidents. When one speaks of accidents and mountain trains, the tendency in recent years has been to couple up the trains in the sense that you put three or four or five engines on a long train. Does this increase the rate of accident hazard or the accident potential because of the braking system not being able to stop the sheer tonnage that a long train might carry through a mountain system and, particularly, on a downhill run? I also would like to have—I am listing a number of things, Mr. Chairman, that I might be in questioning the witness on—some information generally with regard to passenger revenue. I see where passenger revenue is down five million I think it was, yes, passenger services were down just a little over five million, nearly six million and I wonder if we could have some comments on that general statement.

The Chairman: Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Yes, Mr. Chairman, gentlemen, I wonder if it would be appropriate if I began with the question of safety, and if it would be appropriate for me to tell Mr. Horner that at the very beginning of this afternoon's session I dealt at very considerable length with safety. I think I put on the record at that time the answers to all of the aspects to which he referred a moment ago. The one question you did direct yourself to was the straightening of the track and getting rid of some of the curvature.

Mr. Horner: Particularly from the Edmonton area over the mountains and into the Vancouver area.

Mr. MacMillan: I was really talking about the mountain territory.

Mr. Horner: Yes.

Mr. MacMillan: I said then that we have this very definitely as part of the program which was inaugurated a couple of months ago to do everything that was conceivably possible through this territory and linked with that was the examination to determine whether or not at this time we could move the track out from the rock face in appropriate instances because the terrain has changed since it was originally built and also to straighten some of the curvature. All of this entire program is being directed toward making it a safer place to work really, and I think you will find on the record a quite comprehensive statement of this question.

If I might move from that to the operation of the block system in the movement of grain that was, from the point of view of the railway and the point of view that

[Interpretation]

ont augmenté au cours de l'année dernière. Cependant, j'aimerais beaucoup savoir comment le système tout entier a fonctionné du point de vue des chemins de fer, en ce qui a trait au mouvement du grain doublé des règlements de sécurité.

Il y a eu un nombre alarmant d'accidents qui se sont produits dans les régions montagneuses, surtout dans la région de Vancouver. Je me demande si l'on a installé de nouveaux rails là où il y avait des courbes quand on a construit le chemin de fer. A-t-on songé à installer de nouveaux rails afin d'éviter les accidents. Au cours des dernières années, on a eu tendance à utiliser 3, 4 ou 5 locomotives quand un long convoi traverse des montagnes. Cela augmente-t-il les risques d'accident, si le système de freinage n'est pas capable d'arrêter le tonnage d'un long convoi ferroviaire dans une montagne et notamment sur une pente? Je voudrais aussi avoir—je fais une liste d'un certain nombre de choses, monsieur le président, sur lesquelles je voudrais interroger le témoin—quelques renseignements généraux sur les bénéfices du trafic passager. Je vois que ces bénéfices ont diminué de 5 millions, un peu plus de 5 millions, presque 6 millions, et j'aimerais que vous fassiez quelques remarques à ce sujet.

Le président: Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Oui, monsieur le président, messieurs, je me demande s'il est vraiment nécessaire que je commence à parler du problème de la sécurité, et si je dois dire à M. Horner qu'au début de la séance de cet après-midi, j'ai parlé très longuement de cette question de la sécurité. Je crois que j'ai alors donné une réponse à tous les aspects qu'il a mentionnés il y a quelques instants. La seule question qui vous intéresse est celle de rendre les voies plus droites, et d'éviter certaines courbes.

M. Horner: Notamment entre la région d'Edmonton et celle de Vancouver, dans les montagnes.

M. MacMillan: Je parlais en réalité des montagnes.

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: J'ai dit que cela faisait absolument partie du programme qui a été inauguré il y a quelques mois pour faire tout ce qui était possible dans ce territoire et, il y a cela, nous essayons aussi de déterminer si nous pourrions enlever les rails des surfaces rocheuses, dans des cas où ça serait possible, car le terrain a changé depuis la construction, et nous voudrions aussi éliminer certaines courbes. Tout ce programme a pour but d'arriver à une plus grande sécurité, et je pense que vous trouverez dans le compte rendu une déclaration assez complète à ce sujet.

Je voudrais maintenant passer au fonctionnement du transport en vrac pour les céréales et, du point de vue du chemin de fer et du point de vue que vous avez exprimé, ce système nous a permis de transporter des quantités de

[Texte]

you expressed, the block system has done a great deal to enable us to move the quantities of grain which had to be moved these last several months and will continue for the immediate future at least. Our position is that we have been able to move the grain tonnage which has been allocated to us by the Wheat Board and as of yesterday or the day before, we were, I think, four cars off the target and that was of a total of about 80,000, something of that order of magnitude. So, it was proved to be very helpful from the point of view of Canadian National. I think the same could be said of the Canadian Pacific.

An hon. Member: He asked about the revenues, I think.

Mr. MacMillan: Oh, yes, revenue increase due to freight rate increases, I think.

Mr. Horner: Yes, what percentage of...

Mr. R. T. Vaughan (Vice-President and Secretary, Canadian National Railways): They amount to, we estimate, \$34,700,000.

Mr. Horner: Thirty four...

Mr. Vaughan: Point seven.

Mr. Horner: ...point seven million dollars.

Mr. Vaughan: Right.

Mr. Horner: This is basically your increase.

Mr. W. R. Corner (Vice-President, Accounting and Finance, Canadian National Railways): You see, the increase did not really reach the amount that we calculated as being additional revenues from the increases.

Mr. Horner: The increase over 69 did not quite, is that what you are saying?

• 2030

Mr. Corner: No. It is \$28.6 million increase in revenues and, as I was saying, the rate increases accounted for \$34.7 million of the change compared with 1969.

Mr. Horner: Could you comment with regard to passenger travel and the loss? I would also like you to comment with regard to why CNR did not complain about the discontinuance of the Montreal-Chicago run of the passenger service on the American side.

Mr. MacMillan: The real answer to that is that we are really—I was going to say “the victims”—involved in the termination at the border, and there is nothing we can do about, nor has any other railway in the United States been successful in, influencing the routing of the passenger service under this new administration. That having taken place, the through train just disappeared. The same thing was true of the Montreal-New York connection on the Delaware and Hudson.

Mr. Horner: Before there is a discontinuance, do they not have to get permission from the Canadian Transportation Commission!

[Interprétation]

céréales qu'il fallait transporter au cours de ces derniers mois, et cela doit continuer dans l'avenir immédiat du moins. Nous estimons que nous avons été capables de transporter le tonnage de céréales qui nous avait été attribué par la Commission du blé, et depuis hier ou avant-hier, nous sommes quatre wagons de l'objectif, c'est-à-dire un total d'environ 80,000 ou à peu près. Donc, ce système s'est montré très utile du point de vue du Canadien National. Je crois que l'on pourrait en dire autant du Canadien Pacifique.

Une voix: Sa question concernait les bénéfices, je crois.

M. MacMillan: Oh, oui, l'augmentation des bénéfices grâce à l'augmentation des tarifs de fret, je crois.

M. Horner: Oui, quel pourcentage de...

M. R. T. Vaughan (Vice-président et secrétaire des Chemins de fer Canadien National): Nous estimons qu'il s'élève à \$34,700,000.

M. Horner: Trente-quatre...

M. Vaughan: Point sept.

M. Horner: ...point sept millions de dollars

M. Vaughan: C'est exact.

M. Horner: C'est donc l'augmentation de base.

M. W. R. Corner (vice-président, direction de la comptabilité et des finances, chemin de fer Canadien National): Vous savez cette augmentation n'a pas atteint le niveau que nous avions envisagé, d'après le bénéfice supplémentaire dû aux augmentations de tarif.

M. Horner: L'augmentation de 1969 n'a pas atteint ce niveau, est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. Corner: Non. C'est une augmentation des recettes de 28.6 millions de dollars et, comme je le disais, l'augmentation des tarifs compte pour 34.7 millions de dollars dans la différence par rapport à 1969.

M. Horner: Pourriez-vous parler du service passager et du déficit? Je voudrais également que vous nous disiez pourquoi les chemins de fer nationaux du Canada n'ont pas protesté contre l'arrêt du service passager sur Montréal-Chicago du côté américain.

M. MacMillan: La véritable réponse à cette question est que nous sommes vraiment—j'allais dire les «victimes»—mises en cause par l'arrêt à la frontière, et nous ne pouvons rien faire, pas plus qu'aucun autre chemin de fer aux États-Unis, pour modifier l'itinéraire du service passager sous cette nouvelle administration. Dans ces circonstances, le train direct a simplement disparu. C'était la même chose sur la liaison Montréal-New-York par la Delaware and Hudson.

M. Horner: Avant qu'il n'y ait d'interruption, ne doivent-elles pas obtenir l'autorisation de la Commission canadienne des transports?

[Text]

Mr. MacMillan: Yes, to the extent that it is involved in it, but I think those permissions were granted.

Mr. Horner: The Canadian Transportation Commission did give permission?

Mr. MacMillan: Yes, I think that is a fact. The D. and H., for example, would have to get permission from the CTC for discontinuance from the border into Montreal. My understanding is that they did: that these permissions were, in fact, granted.

Mr. Horner: Is the CNR still running a bus from Montreal to the connection point with the train to Chicago?

Mr. MacMillan: There is no train. They cancelled it.

What they did was that they took the continental United States and by using some means—we are not too sure what the formulae were—they laid out a rail network and made a determination that these would be the trains which would be operated. All other passenger services which were interstate were put outside these operations—they really just ceased to be, as of then.

The service from Port Huron or Sarnia to Chicago was not a designated service, a service designated to be perpetuated, and the same thing is true of Grouses Point to New York—it was not on the list, not on the map; so it just evaporated. Another train, the Great Northern, used to operate from Vancouver to Seattle and it died in the same operation, because of no services south of the border.

So there is nothing with which we can connect. We are still operating passenger service to Sarnia from Toronto, which is the Canadian side of the border, of course, and will continue to do so.

Mr. Horner: With regard to the rest of the general passenger revenue, to what do you attribute the loss of \$5.7 million?

Mr. MacMillan: There are two or three reasons, Mr. Horner. One is that all travel in North America, all passenger travel last year, by ship, by train, by aeroplane, by bus, presumably, was down. It was thought to be a reflection of general economic conditions, in the one instance. In the other instance, there were some rail curtailments during 1970, not extensive but some which would have had an adverse effect on revenue. The gross revenues decreased by 2.7 per cent when compared with 1969.

Mr. Corner: We could say further that a reduction in train revenues and passenger services of \$2.3 million also accounts for that reduction.

• 2035

Mr. Horner: To go back to the block system and the movement of grain, there have been some complaints in the West that railroads generally are not happy with the co-operation received from the elevator companies with regard to the greatest efficient use of the block system. What I am saying is that the block system calls for, in essence, the movement of a lot of grain out of a particu-

[Interpretation]

M. MacMillan: Oui, dans la mesure où elle est concernée, mais je pense que ces autorisations ont été accordées.

M. Horner: La Commission des transports du Canada a donné l'autorisation?

M. MacMillan: Oui, je pense que c'est le cas. La D. and H., par exemple, était obligée d'obtenir l'autorisation de la CTC pour arrêter leur service de la frontière à Montréal. Il me semble qu'elle l'a fait; il me semble qu'en réalité ces autorisations ont été accordées.

M. Horner: Est-ce que les chemins de fer nationaux exploitent toujours un autre car de Montréal au point de correspondance avec le train de Chicago?

M. MacMillan: Il n'y a pas de train. Il a été annulé.

Par certains moyens—nous ne sommes pas certains de la formule employée—un réseau ferré a été mis en place et il a été décidé que ce serait ces trains là qui fonctionneraient. Tous les autres services de passager qui étaient intéressés furent exclus de ces exploitations—ils ont vraiment cessé d'exister tout simplement.

Le service de Port Huron ou Sarnia à Chicago n'était pas un service devant durer longtemps, et la même chose s'applique pour la ligne Grouses Point à New-York... Ce n'était pas sur la liste, ce n'était pas sur la carte; elle s'est donc simplement évaporée. Un autre train, The Great Northern, faisait la ligne de Vancouver à Seattle et a cessé d'exister car il n'y avait pas de service au sud de la frontière.

Il n'y a donc rien avec quoi nous puissions faire des liaisons. Nous continuons d'exploiter un service de passager de Sarnia à Toronto, par conséquent bien entendu sur le côté canadien, et nous continuerons à le faire.

M. Horner: En ce qui concerne le reste des recettes générales de passager, à quoi attribuez-vous les déficits de 5.7 millions?

M. MacMillan: Monsieur Horner, il y a d'autres raisons. Une des raisons est que tous les réseaux de voyage en Amérique du nord, tous les services passagers, que ce soit par bateau, par train, par avion, tant qu'au car ont été en déficit l'an passé. On a pensé que c'était là de reflet des conditions économiques générales. L'autre raison est qu'il est qu'il y a eu certaines réductions du réseau ferré en 1970, pas très importante mais qui ont pu avoir des répercussions sur les recettes. Comparées à 1969, les recettes brutes ont subi une diminution de 2.7 p. 100.

M. Corner: En outre, nous pouvons dire qu'une diminution des recettes de poste et de services passager de 2.3 millions de dollars compte également dans cette diminution.

M. Horner: Pour en revenir au système de zonage et au mouvement des grains, il y a eu certaines plaintes dans l'ouest au sujet que les chemins de fer ne sont pas satisfaits de la coopération qu'ils reçoivent des exploitants des éleveurs en ce qui concerne l'usage le plus efficace système de zonage. Ce que je veux dire c'est que dans le fond, le système de zonage exige le mouvement

[Texte]

lar area relatively quickly and whereas the railroads would like to spot five, six or seven cars at a particular site, the elevator companies do not particularly want that many because in many cases it causes them overtime work for that particular short period that the cars are spotted. Therefore they keep the railroad down to a minimum of, say, three to four cars at one particular site, which they can fill within their regular working hours. Is there any truth to that, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: You know this very much better than I do, Mr. Horner. There are hundreds of elevators and I have no doubt that this was the experience at certain of them, but this never came to me as a general problem. The reaction of our people in dealing with it has been that the block has worked well, and that embraces, in effect, trying to clean out of a given elevator all of type and grade that there is and moving it on through in consolidated train loads. From the railway point of view, by and large, it has worked well.

Mr. Horner: And while it never came to you, you no doubt believe that there could be considerable truth to the rumour that some elevator companies held the peak efficiency of the block system down just a little because of the reluctance to supply overtime help?

Mr. MacMillan: I would say that I would accept that, because of the great variety of different elevators and different elevator managers who would take a different point of view.

Mr. Horner: I regret not being here when the Committee meeting started, Mr. MacMillan. I wonder if you would comment on the suggestion that has been made with regard to the length of train operating in the mountain regions. Have you found any difficulty with regard to the braking of a long train *vis-à-vis* the braking of a shorter train, and the accident prone possibilities that this has developed?

Mr. MacMillan: Would you answer that, Mr. Hunt, please.

Mr. Hunt: The question of braking on a longer train is one a lot of people have shown concern over in the last couple of years since ourselves and Canadian Pacific became involved in hundred-car trains—not only hundred-car trains but hundred-car heavy trains. So we are talking of trains in the order of 8,000 to 10,000 tons. Certainly trains of that magnitude, with enough motive power, in our case, on the head end to handle the train, requires the maximum in the way of judgment on the part of our enginemen. We think, with the instructions that we have given them and with the training and backgrounds they have, they are quite competent to handle these trains. Now in the case of a heavy train in difficult territory, like grades and curves, it is pretty obvious that by the time the engineman gets to that spot he has some realization of the kind of train he has. He also has a realization of the atmospheric conditions. And these are the factors, the criteria that he must put together and apply his judgment in respect of how he runs that train through that difficult territory. We have provided instruments in the car braking systems and, of course, the locomotive braking system that gives him the necessary

[Interprétation]

d'une grande quantité de blé dans une région donnée en très peu de temps tandis que les chemins de fer aimeraient charger six ou sept wagonnets au même endroit, les exploitants d'élevateurs n'en veulent pas autant car cela les oblige à travailler des heures supplémentaires pendant la courte période de temps où les trains sont à cet endroit. Par conséquent, ils ne veulent que trois ou quatre wagonnets à un endroit donné qu'ils peuvent charger pendant leurs heures régulières de travail. Est-ce exact? Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Vous connaissez cela beaucoup mieux que moi, monsieur Horner. Il y a des centaines d'élevateurs et je ne doute pas que c'est le cas pour certains d'entre eux, mais la chose ne m'ait jamais apparu comme un problème. Nos gens sont satisfaits du système de zonage car il a bien fonctionné y compris le tri complet d'un élévateur quant aux types et à la catégorie qui s'y trouvent et le transport par voie de chemins de fer. Du point de vue des chemins de fer, ce système a très bien fonctionné.

M. Horner: Il ne vous ait jamais venu à l'idée qu'il y a beaucoup de vérité dans la rumeur voulant que les exploitants d'élevateurs ont nui à l'efficacité du système de zonage parce qu'ils ne voulaient pas travailler d'heures supplémentaires.

M. MacMillan: Je l'accepte à cause de la grande variété d'élevateurs et du grand nombre d'exploitants d'élevateurs qui peuvent avoir un point de vue différent.

M. Horner: Je regrette ne pas avoir assisté au début de la séance. Auriez-vous des commentaires au sujet de la longueur des trains qui fonctionnent dans les régions montagneuses. Avez-vous des difficultés en ce qui concerne l'arrêt brusque d'un long train par rapport à l'arrêt brusque d'un train plus court et le risque d'accident que cela peut créer?

M. MacMillan: Voudriez-vous répondre, monsieur Hunt, s'il vous plaît?

M. Hunt: Le freinage de longs trains est une question qui préoccupe plusieurs personnes depuis quelques années depuis que nous-mêmes et le Canadien Pacifique utilisons des trains à 100 wagons et non seulement à 100 wagons mais à 100 wagons lourds. Il s'agit de trains de l'ordre de 8,000 à 10,000 tonnes. Des trains de cette envergure ayant la force motrice nécessaire pour faire fonctionner ce train demandant le maximum de jugement de la part de l'ingénieur. Nous sommes d'avis qu'avec la formation que nous leur avons donnée, et leurs antécédents, qu'ils sont tout à fait compétents pour conduire ces trains. Dans le cas d'un train lourd, dans un territoire difficile, comme un terrain accentué, et sinueux, il est évident que lorsque l'ingénieur arrive à cet endroit, il est conscient du genre de train qu'il a entre les mains. Il tient compte aussi des conditions atmosphériques. Voilà les facteurs dont il doit tenir compte et la norme qu'il doit suivre pour juger de la façon dont il doit conduire son train dans ce territoire difficile. Nous avons fourni les instruments des systèmes de freinage des voitures et bien entendu, le système de freinage de la locomotive qui lui donne la capacité nécessaire de s'arrêter et de démarrer et de faire ces choses en sécurité. C'est plus difficile; cela

[Text]

ability to stop and start and do things safely. It is more difficult; it does require more judgment, of course, and it takes longer to stop one of these heavy ore or sulphur or potash trains that we are running through this mountainous territory. The signal system is properly constructed and properly spaced to allow him to make his proper application of the brakes. I can say that with certainty because we have a constant program on of determining spacing on the signal system of any of our signal applications, whether it be in the mountains or in the eastern part of the country, and we do have a car that we put on trains and we apply situations that are the day-by-day running situations of a heavy train and then we establish what happens through instrumentation. This is fed back through an analytical process back to a question of spacing on signals and, of course, instructions to enginemen and how they must handle heavy trains.

• 2040

We think the property and the trains are quite safe to operate. We know it requires greater judgment but we feel that that judgment is there with our enginemen.

Mr. Skoberg: Under perfect conditions.

Mr. Hunt: When the conditions are not perfect, this is where the judgement of the enginemen must come into play. But if he finds that he has a train that he thinks is braking in a difficult way, then it is his judgment to slow it down a bit.

Mr. Skoberg: The first time out?

Mr. Hunt: Well, we do not have too many first-time-out enginemen.

Mr. Skoberg: No, but the first time out for braking that particular train?

Mr. Hunt: Usually he has had a chance to test his train long before he gets into a difficult situation.

Mr. Skoberg: Oh, now. Come on, now!

Mr. Hunt: That is the truth.

The Chairman: You will have a chance to speak again, Mr. Skoberg.

Mr. Horner: You may well have covered, Mr. MacMillan...

The Chairman: May I put you on the second round, Mr. Horner?

Mr. Horner: Just let me proceed. I did not ask any questions before supper Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Horner: I would just like to proceed a little further and then you can put me on the second round.

With regard to the question of safety, it may have been dealt with but it has been brought to my attention on a number of occasions in recent months—and I know CTC did do an inquiry into the problem of what might be called in the mountain regions with regard to the equip-

[Interpretation]

requiert plus de jugement, bien entendu, et prend plus de temps pour doter l'un de ces trains lourds de potasse, de soufre ou de minerais, qui court à travers les territoires montagneux. Le système de signal est construit adéquatement et adéquatement espacé pour lui permettre de s'ap-puyer adéquatement sur les freins. Je puis le dire avec assurance, parce que nous avons un programme constant de détermination de l'espace sur le système signal de toutes nos applications signal, où que ce soit en montagne ou dans la partie Est du pays, et nous faisons une voiture que nous accrochons aux trains et que nous faisons face à des situations qui sont celles d'un train lourd marchant jour après jour, et alors que nous établissons ce qui peut arriver grâce à l'instrumentation. Ceci est rempli par un processus d'analyse de retour à la question d'espace du signal et bien entendu de l'instruction aux machinistes sur la manière dont ils doivent faire fonctionner les trains lourds.

Nous pensons que l'équipement et les trains sont assez sûrs dans leur fonctionnement. Nous savons que cela exige un plus grand jugement, mais nous pensons que ce jugement nos machinistes l'ont.

M. Skoberg: Sous de parfaites conditions.

M. Hunt: Quand les conditions ne sont pas parfaites, c'est là où le jugement du machiniste doit entrer en jeu. Mais s'il trouve qu'il a un train qui freine difficilement, alors, c'est à sa raison de lui dicter de ralentir un peu.

M. Skoberg: Et la première fois aussi?

M. Hunt: Bien, nous n'avons pas trop de machinistes travaillant pour la première fois.

M. Skoberg: Non, mais la première fois où l'on essaie le freinage du train?

M. Hunt: D'habitude, il a eu la possibilité de vérifier son train longtemps avant que la difficulté ne se présente.

M. Skoberg: Oh, oh, comme on y va!

M. Hunt: C'est la vérité.

Le président: Vous aurez encore la possibilité de parler, monsieur Skoberg.

M. Horner: Vous pouvez très bien couvrir M. MacMillan,...

Le président: Puis-je vous mettre sur la seconde liste, monsieur Horner?

M. Horner: Laissez-moi simplement continuer. Je n'ai pas posé une seule question avant le dîner, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Horner: Je voudrais simplement continuer un peu et ensuite vous pourrez me mettre sur la deuxième liste.

En ce qui concerne la sécurité, on a peut-être pu en traiter, mais cela a attiré mon attention bien des fois dans les mois passés, et je sais que la CTC a fait une enquête sur le problème, sur ce qui pourrait être appelé les régions montagneuses en ce qui concerne l'équipe-

[Texte]

ment which will signal a snowslide and the line, actually a line that is on the mountainside of the track.

Mr. MacMillan: A slide detector fence.

Mr. Horner: Yes, a slide detector fence. Perhaps it has been covered. I do not know.

Mr. MacMillan: We talked about that at great length.

Mr. Horner: It apparently was not kept up very well this past winter, I am led to believe. Was that dealt with?

Mr. MacMillan: That is correct. Again, as we said this afternoon, this was a combination of weather and other circumstances and we explained then what modifications we are in the throes of making to them and the examination which is being conducted to see if we cannot find a better fence.

Mr. Horner: Yes, but that is no real excuse for letting the present type decay and get out of condition.

Mr. MacMillan: Oh, no, but what we explained was that during that period of the year they were going out with great rapidity and we could not keep them all in.

Mr. Horner: I feel at a bit of a loss, having not been here, so I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am at a little bit of a disadvantage also. I was not here this afternoon and I will say for the record why I was not here. I had responsibilities in the House.

Mr. Horner: I had the same responsibilities.

Mr. McGrath: And the Committee was sitting while the House was in session. That is regrettable because I am sure there are a number of members who have a special interest in this particular subject, certainly in the operations of CN. If I direct questions at you, Mr. MacMillan, that were covered this afternoon, I am sure you will tell me.

Did we get into the Turbo?

Mr. MacMillan: Yes. I was asked about the Turbo train, its past, its present and its future.

Mr. McGrath: I see.

• 2045

Mr. MacMillan: I have in fact, in capsule form explained what it had been in the past. I said that it was now under investigation by the owner and the builder; they were formulating a program to meet conditions which have manifested themselves and we are about to have conversations as to whether the modifications they now contemplate will be built in.

Mr. McGrath: Have you looked beyond—again, forgive me if this question has already been put to you—the United Aircraft type assembly that you are now using? Have you looked at the Japanese, for example?

[Interprétation]

ment qui signalera une avalanche et sa direction, en fait, la direction qu'elle a sur la pente de la montagne.

M. MacMillan: Un détecteur d'avalanche.

M. Horner: Oui, un détecteur d'avalanche. Peut-être cela pourrait-il convenir. Je ne sais.

M. MacMillan: Nous en avons parlé pendant longtemps.

M. Horner: Je suis conduit à croire que cela n'a pas été tenu en considération cet hiver passé. De quoi est-ce que cela traitait?

M. MacMillan: C'est juste. De nouveau, comme je l'ai dit cet après-midi, il y avait une combinaison du temps et de certaines circonstances, et nous avons expliqué alors quelle modification nous apportons et les examens qui sont effectués pour voir si l'on ne peut trouver une meilleure défense.

M. Horner: Oui, mais ce n'est pas une vraie excuse pour permettre le genre actuel de lacunes et ne pas remplir les conditions.

M. MacMillan: Oh, non, mais ce que nous avons expliqué était que durant cette période de l'année, ils sont sortis avec une grande rapidité et nous ne pourrions pas les tenir tous à l'intérieur.

M. Horner: Je pense qu'il y a beaucoup de pertes, n'ayant pas été ici, alors je passerai, monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, je suis aussi quelque peu désavantagé. Je n'étais point ici cet après-midi et je dirais pour le dossier, pourquoi je n'étais pas là. J'ai eu des responsabilités à la Chambre.

M. Horner: J'ai eu les mêmes responsabilités.

M. McGrath: Et le Comité siégeait alors que la Chambre était en séance. C'est regrettable, parce que je suis sûr qu'il y a beaucoup de membres qui avaient tout intérêt dans ce sujet particulier, les opérations du Canadien national. Si je vous pose des questions, monsieur MacMillan, qui auraient été posées cet après-midi, je suis sûr que vous me le diriez.

Avons-nous parlé du Turbo?

M. MacMillan: Oui. On m'a posé des questions sur le Turbo-train, son passé, son présent et son futur.

M. McGrath: Je vois.

M. MacMillan: En fait, j'ai expliqué de façon certaine ce que cela était fait auparavant. J'ai dit qu'actuellement le propriétaire et le constructeur étudiaient la question; qu'ils élaboraient un programme afin de faire face aux conditions qui se sont manifestées et nous sommes sur le point d'avoir des entretiens pour savoir si les modifications qu'ils envisagent actuellement seront apportées.

M. McGrath: Avez-vous considéré, excusez-moi si la question vous a déjà été posée, d'autre genre que le montage de *United Aircraft* que vous utilisez actuellement? Avez-vous considéré ce que font les Japonais par exemple?

[Text]

Mr. MacMillan: We have not because we are very familiar with this and it does a good job there, but we are hopeful of getting something a little bit more forward here. I explained about what is called the LRC train, the light, rapid and comfortable train which is under development at the moment. I have consorted with Canadian manufacturers, M.L.W.-Worthington, Dofasco and Alcan and they have a prototype power unit in one car being built which we will put under test some time this summer.

Mr. McGrath: Are you doing anything—this obviously covers the rapid ground transit between Montreal and Toronto—in the area of inter-urban transportation between other areas, for example, this city and Toronto, this city and Montreal or...

Mr. MacMillan: The same equipment would be adapted to this.

Mr. McGrath: I see. Therefore, you do have plans, I take it, to introduce rapid transit between other major urban areas in the country besides Montreal and Toronto?

Mr. MacMillan: It depends on what you mean by rapid transit.

Mr. McGrath: I am talking about the modern passenger train service.

Mr. MacMillan: Yes, my answer to that...

Mr. McGrath: We now are getting into the large, jumbo-type aircraft and the big airfields needed to service these which are quite a distance away from the main service centres.

Mr. MacMillan: Yes, and I am quite sure that there will be ground transport linking those airfields to the metropolitan centres. I think this is inevitable. Exactly what form it would take is at the present unknown. It is under development. I went on this afternoon to say that there are no indications that passenger trains, as we know them today, will be discontinued in this country in the foreseeable future and we have to move into a less expensive, more comfortable, more adaptable type of equipment. We are very interested in this particular question. We are keeping abreast of it. We have these two programs before us under development right now.

Mr. McGrath: This question may have been asked, and if so you do not have to answer it again, sir, and I do not want to take the time of the Committee because this would be a matter of record, but what is the future of the Ocean Limited?

Mr. MacMillan: The Ocean Limited as a train, I imagine will be perpetuated. That becomes the judgment of the Canadian Transportation Commission.

Mr. McGrath: What is the CN's point of view?

Mr. MacMillan: That would be my point of view, too, but then when we talk about the type of equipment on

[Interpretation]

M. MacMillan: Non, parce que nous sommes habitués à ce genre de montage et il est efficace, mais nous espérons obtenir quelque chose de plus moderne ici. Je connais des explications au sujet de ce qui est appelé le train LRC, le train léger, rapide et confortable qui est en cours de mise au point en ce moment. Je me suis entretenu avec des fabricants canadiens MLW-Worthington, Dofasco et Alcan et ils ont un prototype d'unité génératrice d'énergie dans un wagon qui est en voie de construction et qui sera mis à l'essai au cours de cet été.

M. McGrath: Faites-vous quelque chose, évidemment cela a trait à l'express voyageant entre Montréal et Toronto dans le domaine des transports interurbains entre d'autres régions, par exemple, Ottawa et Toronto, Ottawa et Montréal ou...

M. MacMillan: Le même matériel serait adapté à cela.

M. McGrath: Je vois. Par conséquent vous avez des projets si je comprends bien, pour introduire un moyen de transport rapide entre d'autres régions urbaines importantes du Canada en plus de Montréal et de Toronto?

M. MacMillan: Cela dépend de ce que vous voulez dire par moyen de transport rapide.

M. McGrath: Je parle du train moderne pour le transport des passagers.

M. MacMillan: Oui, je répondrai que...

M. McGrath: Actuellement, nous sommes à l'ère de l'avion supersonique et des tranaérodromes qui leur sont destinés et qui sont très éloignés des centres principaux de service.

M. MacMillan: Oui, et je suis certain qu'il y a aura des transports terrestres reliant ces aérodromes aux grands centres urbains. Je pense que c'est inévitable. Quelle forme cela prendra exactement nous ne le savons pas encore, c'est en cours d'élaboration. Cet après-midi j'ai dit que rien n'indique que les trains de passagers tels que nous les connaissons aujourd'hui, cesseront d'être utilisés au Canada dans un avenir proche et nous devons adopter un matériel moins coûteux, plus confortable et plus adaptable. Nous nous intéressons énormément à cette question particulière, nous nous tenons au courant. Nous avons devant nous ces deux programmes qui sont actuellement en voie d'élaboration.

M. McGrath: Il est possible que cette question vous ait déjà été posée, si c'est le cas vous n'avez pas à y répondre. Je ne veux pas profiter sur le temps dont dispose le Comité parce que ce serait simplement une question apportée au registre, mais quel est l'avenir de l'Océan Limité?

M. MacMillan: L'Océan Limité, en tant que train, j'imagine qu'il continuera à fonctionner. C'est à la Commission canadienne des transports d'en juger.

M. McGrath: Est-ce l'avis des chemins de fer nationaux?

M. MacMillan: Ce serait également mon opinion, mais lorsque nous parlons du genre d'équipement utilisé sur

[Texte]

the Ocean Limited—it is today, conventional heavy-weight equipment—the day will come when this will have to be replaced by something more modern.

Mr. McGrath: I am working east gradually...

Mr. MacMillan: Yes, I realize that.

Mr. McGrath: We are now into the Maritimes. What is the situation on the Gulf of St. Lawrence right now between Nova Scotia and Newfoundland? Will there be enough accommodation available on the Gulf this year to meet the anticipated demand for service?

Mr. MacMillan: We expect there will, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: This is not the proper term, but without a reservation type of thing?

• 2050

The Chairman: Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: There have been some discussions with the Department of Transport about specific plans for the summer. As I recollect, I was not present at the meetings, plans are being made to meet all of these things and to meet the demand that is anticipated on the Gulf service this summer. They have people in the Department of Transport who are occupying themselves with this and the Atlantic Regional people out of Moncton and St. John's and Port aux Basques and North Sydney, who have been dealing with this on a day-to-day basis to get ready for the summer traffic.

Mr. McGrath: What about freight, Mr. Vaughan? I am thinking now of the loss of the *Patrick Morris*.

Mr. Vaughan: I am not sure all of this was announced or who was going to announce it and I do not know how much of what I am saying is still in the discussion stage or not, but there were plans I believe. They have leased or chartered a vessel, you are probably familiar with that. There were plans that when the two new vessels come on line on the Borden-Tormentine service, the other two would be used in the Newfoundland service on the Gulf service there. In all of the looks at this, it is fully expected—confidentially expected—that both the passenger and the freight situations will be adequately met. There will be a drop in the freight in the summer period, apparently, as I understand it. So they are confident that with the utilization plans they have for the fleet of vessels, that they will meet the demand.

Mr. McGrath: Are you satisfied now with the service between Sydney and Argentia as a consequence of your very commendable promotional and advertising activities to promote service on what is known as the East Coast Ferry Service in Newfoundland, the Argentia Service?

Mr. MacMillan: That worked rather I think, that is our impression.

Mr. McGrath: Right. So there is no problem here. You are now able to justify the service there?

[Interprétation]

l'Océan Limité, il s'agit actuellement de matériel lourd classique. Le jour viendra où il faudra le remplacer par quelque chose de plus moderne.

M. McGrath: Je m'oriente graduellement vers l'Est...

M. MacMillan: Oui je m'en rends compte.

M. McGrath: En ce qui concerne maintenant les Maritimes, quelle est la situation dans le golfe du Saint-Laurent actuellement entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve? Cette année y aura-t-il assez de moyens disponibles dans le golfe afin de satisfaire la demande anticipée de services assurés?

M. MacMillan: Nous espérons qu'il y en aura, M. McGrath.

M. McGrath: Ceci sans exprimer les restrictions?

Le président: Monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Un certain nombre d'entretiens ont eu lieu avec des fonctionnaires du ministère du Transport au sujet des programmes particuliers pour l'été. Pour autant que je me souvienne, je n'étais pas présent aux réunions mais les programmes sont conçus pour répondre aux besoins et à la demande qui sont formulés au sujet des services du golfe cet été. Des fonctionnaires du ministère du Transport s'en occupent et des représentants de la région de l'Atlantique, à Moncton, à Saint Jean, à Port-aux-Basques et à Sidney y ont travaillé sur une base quotidienne afin d'être prêts pour le trafic d'été.

M. McGrath: Au sujet du transport, monsieur Vaughan? Je songe maintenant à la perte du *Patrick Morris*.

M. Vaughan: Je ne suis pas sûr que tout cela a été annoncé ou qui allait le faire, et j'ignore si ce que je vais dire est encore au stade de la discussion, il y avait des programmes, je crois. Ils ont loué ou nolisé un navire, vous êtes sans doute au courant. Selon les programmes en ce qui est du navire qui est en service sur la Borden-Tormentine, les 2 autres seraient utilisés dans le service de Terre-Neuve sur le golfe. A tout considérer, dans la pleine confiance de ces mesures que prendront les exigences du service des passagers et à celui du transport. Il y aura une baisse du service de transport au cours de la période estivale, semble-il, à mon avis. Mais j'espère répondre à la demande en utilisant la flotte de navires.

M. McGrath: Êtes-vous maintenant satisfaits du service entre Sydney et Argentia par suite de votre campagne de publicité très louable pour promouvoir le service sur ce qui est connu comme le Service de transportation à la côte est, à Terre-Neuve, le service d'Argentia?

M. MacMillan: Cela fonctionne, je crois, c'est l'impression que nous avons.

M. McGrath: Très bien. Il n'y a donc pas de problème. Vous êtes maintenant en mesure de justifier le service à cet endroit?

[Text]

Mr. MacMillan: I do not remember that there is any change in that, Mr. McGrath. I think that remains, but I could not say that categorically.

Mr. McGrath: What are you doing, Mr. MacMillan, to provide ground transportation service from Argentia to the various points to connect with your road cruiser service in Newfoundland?

Mr. MacMillan: I do not think we do anything.

Mr. McGrath: This is what I was getting at. In other words, the road cruiser service in Newfoundland does not connect with the ferry service out of Argentia, at the present time. There is a demand for that service. Are you doing anything to meet that demand? It is only 70 miles or less than that I think, 20 miles to connect with the road cruiser service and the trans Canada Highway?

Mr. Vaughan: We will have to check into it. I am not aware of any plans to do that, but you think there is a need for that, do you? Is this what you say?

Mr. McGrath: Oh, yes, there is a need because there is pedestrian traffic that would avail itself of that service if there was a connection between Ambush and the road cruiser service.

Mr. MacMillan: We shall look into it.

Mr. McGrath: Thank you, sir. Now are you satisfied with the road cruiser service in Newfoundland?

Mr. MacMillan: We think it has done a pretty good job. It has been well received by the people. There were bugs initially and you are quite familiar with those, but I think that they have settled down and are pretty well cleaned up.

Mr. McGrath: What is your deficit on the road cruiser service approximately?

Mr. Vaughan: I could find it for you exactly but I think it is—yes, \$300,000, I believe.

Mr. McGrath: That is for the last fiscal year.

Mr. Vaughan: Yes. Is that about right?

Mr. Corner: No, \$435,000.

Mr. Vaughan: Is it?

Mr. MacMillan: That is the calendar year. Which would be 1970-71.

• 2055

Mr. McGrath: How does that compare with the last deficit on the Bullet, God rest it?

Mr. Vaughan: Again we are speaking from memory.

Mr. Corner: About half.

Mr. Vaughan: About half I guess yes. The cost of deficit of the train, as I remember it, was \$998,000.

[Interpretation]

M. MacMillan: Je ne me souviens pas qu'il y ait quelques changements là-dedans, monsieur McGrath. Je pense que cela continue, mais je ne saurais le dire catégoriquement.

M. McGrath: Que faites-vous monsieur McMillan, pour fournir des services de transport de ce genre à partir d'Argentia à différents points pour assurer la liaison avec votre service d'autobus à Terre Neuve?

M. MacMillan: Je ne pense pas que nous faisons quoi que ce soit.

M. McGrath: C'est ce à quoi je voulais en venir. En d'autres termes, le service d'autobus, à Terre-Neuve, n'assure-t-il pas la liaison avec le service de traversiers à Argentia, à l'heure actuelle. Il y a une demande pour ce service. Ne faites-vous rien pour répondre à cette demande? Il n'y a que 70 milles ou moins que cela, je pense, pour effectuer la liaison avec le service d'autobus et la route transcanadienne?

M. Vaughan: Nous devons le vérifier. Je ne suis au courant d'aucun programme à cette fin, mais vous pensez que pareil service s'impose n'est-ce pas? Est-ce ce que vous dites?

M. McGrath: Oui, il s'impose, car il y a une certaine demande pour pareil service, s'il y avait une liaison entre Ambush et le service d'autobus.

M. MacMillan: Nous étudierons la question.

M. McGrath: Merci, monsieur. Êtes-vous satisfait du service d'autobus, à Terre-Neuve?

M. MacMillan: Nous croyons qu'il a fait un excellent travail. La population l'a bien accueilli. Il a eu de la difficulté au début, comme vous le savez, mais je pense que les problèmes ont été résolus.

M. McGrath: Quel est le déficit du service d'autobus, approximativement?

M. Vaughan: Je crois qu'il est de l'ordre de \$300,000.

M. McGrath: C'est pour la dernière année financière.

M. Vaughan: Oui. Est-ce à peu près exact?

M. Corner: Non, \$435,000.

M. Vaughan: Oui?

M. MacMillan: Il s'agit de l'année civile. Ce serait en 1970-1971.

M. McGrath: Comment cela se compare-t-il avec le dernier déficit du défunt Bullet?

M. Vaughan: Encore une fois nous parlons de mémoire.

M. Corner: Environ la moitié.

M. Vaughan: Environ je pense. Le déficit du train s'élevait, il me semble à 998,000 dollars.

[Texte]

Mr. McGrath: But that was for one year though. What is the story here?

Mr. Corner: No, but that was the high point of a period, I think.

Mr. McGrath: I see. You are satisfied then that the road cruiser service is a more efficient operation economically than the air passenger service?

Mr. MacMillan: There is no doubt about that.

Mr. McGrath: Economically and otherwise?

Mr. MacMillan: Yes. And, we think, in terms of acceptability by the public too.

Mr. Horner: What is the difference in the passenger haul?

Mr. MacMillan: In time?

Mr. Horner: No. The passenger haul per month or per day. You are measuring it simply in dollars; you have to measure it in service too.

Mr. MacMillan: No, no. I was really measuring it in terms of numbers too.

Mr. Horner: I am sorry, Jim.

Mr. Corner: Well, we have the numbers here if you will just give us a moment.

Mr. Vaughan: Yes. In 1969, passengers carried 137,169 and in 1970, 152,140. Is that what you want?

Mr. Horner: Yes. One was the Bullet and one was the...

Mr. Vaughan: No, this is the best ones we are giving you.

Mr. Horner: I see. You are not really drawing a comparison as I thought you were.

Mr. Vaughan: You wanted the rail...

Mr. Horner: You were comparing the dollars and saying it was efficient. I said that is the wrong way to make the comparison with the service granted.

Mr. Vaughan: Well, I was not comparing. I was asked the figures.

Mr. Horner: Yes. If you compare it with the service granted, how many people did you haul? Then, it would be proper.

Mr. Vaughan: We have these figures here somewhere. It was in June 1969 that the bus went into operation and from June to December, in comparing with the previous year, there was a marked increase in the 1970 complete bus as against the 1969 combination rail and bus.

Mr. Horner: Well, the 1969 is the...

Mr. Vaughan: But, what I do not have is the 1968 figure of the rail. But, it can be said that there has been

[Interprétation]

M. McGrath: Mais c'était pour une année. Que s'était-il passé?

M. Corner: Non, mais c'était le point le plus élevé d'une période, je pense.

M. McGrath: Je vois. Vous êtes contents alors que le service routier soit plus rentable économiquement parlant que le service aérien de voyageurs?

M. MacMillan: Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. McGrath: Économiquement et autrement?

M. MacMillan: Oui. Et nous pensons, en terme d'acceptabilité par le public aussi.

M. Horner: Quel est la différence dans le transport des passagers?

M. MacMillan: En temps?

M. Horner: Non. Le transport des voyageurs par mois ou par jour. Vous l'évaluez simplement en dollars, vous devez l'évaluer en service également.

M. MacMillan: Non, non. En fait je l'évaluais également en nombre.

M. Horner: Excuse-moi Jim.

M. Corner: Nous avons les chiffres ici si vous voulez juste nous donner un moment.

M. Vaughan: Oui. En 1969, le service voyageur a transporté 137,169 personnes et en 1970, 152,140. C'est ce que vous voulez savoir?

M. Horner: Oui. L'un était le Bullet et l'autre était...

M. Vaughan: Non, ce sont les meilleurs que vous nous donnons.

M. Horner: Je vois. Vous ne faites pas une comparaison comme je le pensais.

M. Vaughan: Vous vouliez...

M. Horner: Vous faisiez la comparaison en dollars et vous dites que c'était rentable. Je dis que c'était la mauvaise manière de faire la comparaison avec le service assuré.

M. Vaughan: Je ne comparais pas. On m'a demandé les chiffres.

M. Horner: Oui. Si vous les comparez avec les services assurés, combien de personnes avez-vous transportées? Alors ce serait approprié.

M. Vaughan: Nous avons ces chiffres quelque part. C'est en juin 1969 que le service par autobus a commencé et de juin à décembre, comparativement aux années précédentes, il y a eu un accroissement marqué au cours de l'année 1970 dans le service uniquement par autobus comparativement au service mixte rail et autobus de 1969.

M. Horner: L'année 1969 est...

M. Vaughan: Je n'ai pas les données relatives à 1968 pour le rail. Mais l'on peut dire qu'il y a eu une augmen-

[Text]

a marked increase in the carryings on the road cruiser service as compared with the pure rail service in the previous year.

Mr. McGrath: Well, Mr. Vaughan, why should there be a deficit on the road cruiser service? You do not have the same overhead; you do not have the same factors at work as you had on the Bullet. A lot of people are asking why there should be a deficit operation on this monopoly service that you have on passenger traffic across Newfoundland.

Mr. MacMillan: Well, I think one reason is that the fares are too low.

Mr. McGrath: How do the fares compare for example with Greyhound services or comparable services elsewhere?

Mr. MacMillan: I am told they are lower on mileage basis, but we do not have the definitive figures here.

Mr. McGrath: They are lower on the mileage basis, so there has been an analysis, I take it. I mean, that is not guesswork, that is...

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McGrath: I see. What are you doing to try and reduce that deficit? I would expect that there would be private entrepreneurs who would look upon this service as a fairly lucrative one if they had the monopoly on the service, bearing in mind that you have a province of 1½ million people and there are others who have taken a look at it.

Mr. MacMillan: Do you think there is someone who would like to take it over from us?

Mr. McGrath: I have nothing on which to base this, Mr. MacMillan, I am just expressing what I think is the general public sentiment.

• 2100

Mr. MacMillan: If they are, I would be delighted to hear from them.

Mr. McGrath: You mean you would be prepared to relinquish the service to a private entrepreneur?

Mr. MacMillan: I do not think there is any question of that, that is my personal reaction.

Mr. McGrath: Would that be a policy reaction on the part of the railway?

Mr. MacMillan: We would have to think about it, Mr. McGrath, but basically the bus service was inaugurated to ensure that the people of Newfoundland had an acceptable good service available in lieu of the train service and those were the circumstances on which we advanced it.

Mr. McGrath: Are you going to use the Newfoundland experience in other places in Canada? For example, you have plans to abandon rail passenger services elsewhere, notably I am thinking of southwestern Ontario; do you

[Interpretation]

tation nette dans les transports routiers comparativement avec le seul service ferroviaire dans les années précédentes.

M. McGrath: Monsieur Vaughan, pourquoi devrait-il y avoir un déficit sur le service routier par autobus? Vous n'avez pas à subir les mêmes frais généraux, vous n'avez pas les mêmes facteurs comme c'était le cas pour l'exploitation de Bullet. Beaucoup de personnes se demandaient pourquoi il devrait y avoir des déficits pour ce monopole, sur le service que vous assurez pour le transport voyageur dans l'île de Terre-Neuve.

M. MacMillan: Une des raisons je pense, c'est que les tarifs étaient trop bas.

M. McGrath: Quels étaient les tarifs comparativement avec les services routiers Greyhound ou d'autres services comparables par ailleurs?

M. MacMillan: On me dit qu'ils sont calculés sur la base du millage mais nous n'avons pas les chiffres exacts ici.

M. McGrath: Ils sont moins élevés sur la base du millage, donc j'en déduis qu'il y a eu une analyse. Je veux dire ce ne sont pas des chiffres approximatifs faits...

M. MacMillan: Oui.

M. McGrath: Je vois. Que faites-vous pour essayer de réduire ce déficit? Je penserais qu'il existe des entrepreneurs privés qui pourraient s'intéresser à ce service qui semble assez lucratif s'ils en ont le monopole, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une province de 1½ million d'habitants et certainement d'autres y ont pensé.

M. MacMillan: Vous pensez qu'il y a quelqu'un qui aimerait me remplacer?

M. McGrath: Je n'en ai aucune preuve, monsieur MacMillan, je me borne à exprimer ce qui je crois est le sentiment général.

M. MacMillan: S'ils le sont, je serais très heureux de les entendre.

M. McGrath: Vous voulez dire que vous seriez prêts à abandonner le service à l'entrepreneur privé?

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'il y ait aucun doute sur ce sujet, ceci est ma réaction personnelle.

M. McGrath: Est-ce que cela serait une réaction de politique de la part des chemins de fer?

M. MacMillan: Nous devrions penser à cela, monsieur McGrath, mais fondamentalement le service d'autocars a été inauguré pour s'assurer que les gens de Terre-Neuve puissent disposer d'un service assez bon au lieu du service de chemin de fer et c'étaient les circonstances sur lesquelles nous l'avons avancé.

M. McGrath: Avez-vous utilisé l'expérience faite à Terre-Neuve en d'autres endroits du Canada? Par exemple, vous avez des plans pour abandonner les services de chemin de fer pour passager; je pense en particulier au

[Texte]

intend to provide an alternate ground transportation service to the rail service?

Mr. MacMillan: In almost every other part of Canada where this question would arise there are existing highway operations and there is an alternative service available. If there were not my guess is that the Transportation Commission would order us to inaugurate a highway service in substitution for the rail service. At this point in time it has not arisen, but this is a necessary part of their consideration of all these applications—what are the alternative modes of public transport available to the public?

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: May I just briefly get into one other area, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. McGrath: I would like to get into the hotel operations of the CN, Mr MacMillan, if I may. Could I ask what CN hotels in Canada in the last fiscal year operated at a deficit?

Mr. MacMillan: Yes. The Bessborough Hotel was one, and the Macdonald Hotel was the other. With those exceptions they all operate at a profit.

Mr. McGrath: There has been quite a bit of talk inside the House and outside the House about the application of the federal minimum wage law at the CN hotels. Could you give me some indication of just exactly what the position is with regard to the application of federal minimum wage laws at the CN hotels in Canada?

Mr. MacMillan: Yes, the basic answer to that lies in the fact that we operate hotels in almost every province of Canada and almost every province in Canada is of the opinion that we are subject to provincial jurisdiction and they impose their rules and regulations upon us. Also, at the same time, we have had these lengthy discussions about the applicability of federal legislation. Now this question was the subject of protracted litigation many years ago with regard to the Empress Hotel, which is owned as you know by the Canadian Pacific, and at that time the courts decided that the hotels were part of the operation which was not subject to federal jurisdiction and which fell under the umbrella of provincial law. So we have complied with provincial legislation in all these respects through this quite lengthy period of time, at least 20 years I would think, and we think it is the appropriate one, bearing in mind that our opposition, or competition rather, in every instance is in itself subject to provincial jurisdiction.

• 2105

Mr. McGrath: Would you be prepared to file with the Committee the rates of pay determined on CN hotels in Canada at the present time?

Mr. Vaughan: Those are all a matter of collective agreement, pretty well.

[Interprétation]

sud-ouest de l'Ontario, voulez-vous fournir un service de transport par terre de remplacement pour le service de voies ferrées?

M. MacMillan: Dans presque toute autre région du Canada où cette question se produirait, il existe des services routiers et c'est un service disponible de remplacement. Et si il n'y en avait pas, je pense que la Commission des transports nous ordonnerait de mettre en train un service routier en remplacement du service par voie ferrée. En ce moment ce problème ne s'est pas produit, mais c'est une partie nécessaire de leur étude de toutes ces demandes—quels sont les autres modes de transport public disponibles pour le public?

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Puis-je maintenant parler d'un autre secteur, monsieur le président?

Le président: Très bien.

M. McGrath: J'aimerais aborder le fonctionnement des hôtels du Canadien national, monsieur MacMillan, si je le puis. Pourrais-je demander quels hôtels du Canadien national au Canada au cours de la dernière année fiscale ont fonctionné avec un déficit?

M. MacMillan: Oui. L'hôtel de Bessborough en a été un et l'hôtel Macdonald était l'autre. A ces exceptions près ils ont tous fonctionné avec un bénéfice.

M. McGrath: On a parlé pas mal à la Chambre et hors de la Chambre de l'application de la loi fédérale concernant les taux minimums dans les hôtels du Canadien national. Pourriez-vous m'indiquer exactement quelle est la situation en ce qui concerne l'application des lois fédérales concernant le minimum national aux hôtels du Canadien national au Canada?

M. MacMillan: Oui, la réponse de base à cette question repose dans le fait que nous faisons fonctionner des hôtels dans presque chaque province du Canada et presque chaque province du Canada pense que nous sommes assujettis à la juridiction provinciale et nous imposent leurs règlements. Aussi, en même temps, nous avons eu ces longues discussions au sujet de la possibilité d'appliquer la législation fédérale. Maintenant cette question a été le sujet d'un long litige il y a plusieurs années en ce qui concerne l'hôtel Empress; qui appartient comme vous le savez au Canadien pacifique, et à cette époque les tribunaux ont décidé que les hôtels faisaient partie des organismes qui n'étaient pas assujettis à la juridiction fédérale et qui tombaient sous la protection de la loi provinciale. Aussi nous sommes conformés à la loi provinciale à tous ces égards pendant cette période assez longue de temps qui a duré au moins vingt ans à ce qu'il me semble et nous pensons que celle-ci est tout à fait appropriée, ayant à l'esprit que notre opposition ou plutôt notre concurrence dans chaque cas, est, en soi, sujette à la juridiction provinciale.

M. McGrath: Seriez-vous prêt à donner au Comité les taux de salaire payés actuellement dans les hôtels du CN au Canada?

M. Vaughan: Ces travaux sont presque tous le fruit de la négociation collective.

[Text]

Mr. McGrath: Before collective agreements had been entered into the present existing rates in CN hotels in Canada?

Mr. MacMillan: They are subject to agreements. Almost all the personnel in our hotels are organized.

Mr. McGrath: But you did indicate that the Chateau Laurier, for example—you did enter into an agreement whereby there was a *de facto* recognition of the federal minimum wage law.

Mr. Vaughan: That agreement, as I remember it, was made just prior to and in anticipation of the Ontario minimum wage provision coming into effect on April 1, which in effect then matched the then federal minimum wage. I think it was \$1.65, and it came into effect on April 1. So the employees at the Chateau Laurier signed a collective agreement that those two were matching.

Mr. MacMillan: I should tell you, just while Mr. Vaughan is looking this up, that this question is before the courts of Alberta.

Mr. McGrath: I did premise my question with that.

Mr. MacMillan: We shall, of course, abide by the results of the litigation.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, may I ask one final question? I appreciate your indulgence. This is just a local question, Mr. Chairman. May I ask why you found it necessary to change the management drastically at the CN hotel in St. John's? There was a drastic change in the management of the CN hotel in St. John's, and it has caused a great deal of consternation amongst the personnel, and has resulted in a general demoralizing of the staff.

Mr. MacMillan: I do not think I know about this.

Mr. McGrath: That is a very local question, and I appreciate that you would not be expected to know about it.

Mr. MacMillan: I am sorry, I do not know this. The management has replaced...

Mr. McGrath: Perhaps Mr. Chairman and Mr. MacMillan could take that question as notice, and perhaps one of your officials could get in touch with me and tell me the reason why, privately.

Mr. MacMillan: Yes indeed.

Mr. McGrath: I would appreciate that very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to see Mr. MacMillan and Mr. Vaughan back here for the third year in the row. I would like to cover the waterfront, and a number of items, Mr. Chairman, with your indulgence.

The first one is a question of a purely local nature, as a result of some correspondence I have received. I would like to ask Mr. MacMillan if he or his colleagues can tell

[Interpretation]

M. McGrath: J'ai fait cette remarque à titre de pré-misse dans ma question.

M. MacMillan: Ces taux sont l'objet d'accords. Presque tout le personnel de nos hôtels est syndiqué.

M. McGrath: Mais vous avez dit que le château Laurier, par exemple—que vous aviez conclu un accord en vertu duquel vous reconnaissiez *de facto* la Loi du salaire minimum fédérale.

M. Vaughan: Si je me souviens bien, cet accord a été conclu juste avant et en prévision de la disposition relative au salaire minimum d'Ontario prenant effet le 1^{er} avril, qui, effectivement, équivalait au salaire minimum fédéral. Il est de \$1.65 et est entré en vigueur le 1^{er} avril. Les employés du Château Laurier ont donc signé un contrat collectif auquel ces deux tarifs équivalaient.

M. MacMillan: Tandis que M. Vaughan vérifie, je dois vous dire que cette question a été portée devant les tribunaux de l'Alberta.

M. McGrath: Les taux qui étaient versés dans les hôtels du CN au Canada avant l'avènement de la convention collective?

M. MacMillan: Bien sûr, nous nous conformerons aux résultats du litige.

M. McGrath: Monsieur le président, puis-je poser une dernière question? Je vous remercie de votre indulgence. Il s'agit d'une simple question régionale, monsieur le président. Puis-je vous demander pourquoi vous avez jugé nécessaire de modifier appréciablement la direction à l'hôtel St-Jean du CN? Il s'y est produit une modification appréciable de la direction qui a jeté la consternation au sein du personnel et l'a tout à fait démoralisé.

M. MacMillan: Je ne suis pas renseigné sur cette question.

M. McGrath: C'est une question tout à fait régionale et je comprends que vous n'en soyez pas informé.

M. MacMillan: Je regrette, mais je n'y entends rien. La direction a remplacé...

M. McGrath: Peut-être que M. le président et M. MacMillan pourraient voir dans cette question un avis et me donner la réponse, privément, par l'intermédiaire d'un de vos fonctionnaires supérieurs.

M. MacMillan: Oui, bien sûr.

M. McGrath: Je vous en serais fort reconnaissant.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais voir ici M. MacMillan et M. Vaughan pour la troisième année de suite. J'aimerais parler des quais et de nombre de choses, monsieur le président, si vous me le permettez.

La première de mes questions est d'un caractère purement régional et provient du courrier que j'ai reçu. M. MacMillan ou l'un de ses collègues pourraient-ils me dire

[Texte]

me if the Canadian National is considering or has any plans—if not, if they have gone beyond the consideration stage of doing away completely with the dayliner service—Regina, Saskatoon, Prince Albert—and either instituting your own bus service or turning it over to a bus service which is at present operating?

Mr. MacMillan: I think this service is the subject of an application before the CTC at the moment, and what happens to it will be dependent upon the judgment they reach. I can inquire as to whether there is any other information we have about it.

You will recall, Mr. Benjamin that this is the vehicle we must use to obtain a subsidy for the continued operation, if it is in the judgment of the Commission that it ought to be maintained. I do not know that I can give you any more information that has not been heard.

• 2110

Mr. Benjamin: You do have an application before the CTC to discontinue the Regina-Saskatoon service?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Benjamin: I was unaware of that until somebody wrote in a report to the *Globe and Mail* on March 13.

Mr. MacMillan: You are speaking of Regina, Saskatoon, Prince Albert.

Mr. Benjamin: Yes, your dayliner service once a day, it was twice a day up until about one year ago.

Mr. MacMillan: The release just went in recently I think.

Mr. Benjamin: Then the Commission has not called for hearings yet or anything else?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Benjamin: Your application is there and that is all that has happened so far?

Mr. MacMillan: That is all.

Mr. Benjamin: Very well. I just wanted to conform that because I am afraid I misinformed my constituents. In other words, you will be hearing more about it later.

Mr. Vaughan: Of course, it is just to get them before the Commission, you understand, this is the vehicle?

Mr. Benjamin: Right, I appreciate that. I wish you were not doing it because now we will have to fight with you and you are nice fellows.

Mr. MacMillan: The Commission may decide ahead of time that it is not to be discontinued.

Mr. Benjamin: There is another area that I would like to ask about. In your change of time card at the end of March or April, whenever it was, on your Supercontinental as compared to the previous time card, have you lengthened the number of hours of dates from Vancouver to Montreal and vice versa? It has been alleged to me,

23651—5

[Interprétation]

si le CN entend—sinon, s'il est parvenu au-delà du stade de l'étude de supprimer complètement le service de jour—où Regina, Saskatoon, Prince-Albert—soit d'instituer son propre service d'autobus ou de s'en remettre à un service d'autobus actuel?

M. MacMillan: Je crois que ce service a fait l'objet d'une demande transmise à la CTC et il en sera suivant la décision de la Commission. Je peux me renseigner à ce sujet. Vous vous souviendrez, monsieur Benjamin, que c'est là le moyen que nous utilisons pour obtenir des subsides nous permettant de poursuivre l'exploitation si, de l'opinion de la Commission, cette exploitation doit être maintenue. Je ne saurais vous en dire plus long sur ce qui n'a pas encore été dévoilé.

M. Benjamin: N'avez-vous pas fait une demande à la CTC de discontinuer le service de Regina-Saskatoon?

M. MacMillan: Oui.

M. Benjamin: Je n'étais pas au courant de ce fait avant que quelqu'un l'écrive dans un rapport au *Globe and Mail* du 13 mars.

M. MacMillan: Nous parlons de Regina, Saskatoon, Prince-Albert.

M. Benjamin: Oui, votre service de jour une fois par jour, il était deux fois par jour jusqu'à il y a un an.

M. MacMillan: Je crois que la permission a été reçue tout récemment.

M. Benjamin: Alors la Commission n'a pas convoqué de séance jusqu'ici ou n'a rien fait d'autre?

M. MacMillan: Non.

M. Benjamin: Votre demande est là et c'est tout ce qui est arrivé jusqu'ici?

M. MacMillan: C'est tout.

M. Benjamin: Très bien. Je voulais tout simplement confirmer cela parce que j'ai peur d'avoir mal informé mes électeurs. En d'autres termes, vous en entendrez plus parler plus tard.

M. Vaughan: Bien entendu, il ne s'agit que de la présenter à la Commission, vous comprenez ce n'est qu'un véhicule?

M. Benjamin: Très bien, je m'en rends compte. J'aimerais que vous ne le fassiez pas parce que nous aurons maintenant à nous battre avec vous et vous êtes de si bonnes gens.

M. MacMillan: La Commission peut décider avant le temps que le service ne soit pas discontinué.

M. Benjamin: Dans votre changement de l'horaire à la fin de mars ou d'avril, quel qu'en soit le temps, sur votre Supercontinental en rapport à l'horaire précédent, avez-vous augmenté le nombre de trains entre les dates entre Vancouver et Montréal et vice-versa? On m'a laissé supposer et je n'ai pas vérifié votre horaire, que vous preniez

[Text]

and I have not checked your time card, that you are taking two to two and one-half hours longer eastbound and about four hours longer westbound over the whole trip, is that correct?

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Benjamin: Can you give me the reason for that? Is it because of extra stops or longer trains in the summer months, or what?

Mr. Hunt: It is extra stops, but it is also for the purpose of trying to set a realistic schedule so that we could maintain an on-time performance that is closer to 100 per cent. We found that we had set schedules before that were almost impossible to meet and we have decided that we must be realistic so the passenger can know within a minute or so when the train can be there. Also there are two other elements that arise; one is that we have to ensure that two big trains do not arrive in a given terminal at the same time, and we lengthen one and try to break the possibility of them coming together; then the second is of a similar nature and it is to try to put the trains into terminals at times which are more convenient to the public, within our capability.

Mr. Benjamin: Fair enough. I appreciate this because there have been a lot of complaints about a train being late so often and I appreciate this could be justifiable cause in lengthening your schedule.

How does your running time from Vancouver to Montreal compare with that of the *Canadian*, have you any idea?

Mr. Hunt: No, we would have to get that for you.

Mr. Benjamin: You do not have any comparative figures?

Mr. Hunt: Well it is just a question of taking it out of the folder, we do not have it here right now, but it is easy to get.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. MacMillan: We used to beat them from the east into Winnipeg, and their running time from Winnipeg west was shorter than ours because it was straighter and they did not have to go up to Saskatoon, to Edmonton and down. Coast-to-coast I think we are pretty nearly the same.

Mr. Benjamin: Do you and the CP either compare notes, or do you file figures with the CTC as to the performance of your transcontinental passenger trains in terms of number of times they arrived on time or times late, this sort of thing?

Mr. MacMillan: Do we have this?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacMillan: Oh, yes.

[Interpretation]

deux ou deux heures et demie vers l'Est et environ quatre heures de plus vers l'Ouest sur le trajet entier, est-ce exact?

M. Hunt: C'est exact.

M. Benjamin: Pourriez-vous m'en donner la raison? Est-ce à cause d'arrêts supplémentaires ou de trains plus considérables durant les mois d'été ou quoi?

M. Hunt: C'est à cause d'arrêts supplémentaires, mais c'est aussi parce que nous essayons d'établir un horaire réaliste afin que nous puissions maintenir un service en temps qui est plus près de 100 p. 100. Nous avons découvert que nous avions établi les horaires auparavant qui étaient pratiquement impossibles et nous avons décidé que nous devons être réalistes afin que le voyageur puisse savoir dans une minute ou à peu près que le train soit là. Deux autres éléments entrent aussi en jeu; l'un est que nous devons assurer que deux longs trains n'arrivent pas en même temps au terminus donné, et nous en retardons un et essayons d'éviter la possibilité qu'ils se rencontrent; la seconde est de la même nature et c'est d'essayer de faire arriver les trains au terminus à des heures qui sont plus convenables pour le public, en autant que nous pouvons le faire.

M. Benjamin: C'est juste. Je me rends compte de ceci parce qu'il y a eu beaucoup de plaintes au sujet d'un train qui était en retard si souvent et je me rends compte que ceci pourrait être une cause justifiable de prolonger votre horaire.

Quel est le décalage entre votre temps de Vancouver à Montréal par rapport à celui du *Canadian*. En avez-vous aucune idée?

M. Hunt: Non, nous aurons à obtenir cette information pour vous.

M. Benjamin: Vous n'avez aucun chiffre comparatif?

M. Hunt: Il ne s'agit que de tirer les chiffres du dépliant, nous ne l'avons pas ici présentement mais c'est assez facile de l'obtenir.

M. Benjamin: Très bien.

M. MacMillan: Nous avons l'habitude de les devancer, de l'est à Vancouver, et leur temps de Vancouver vers l'Ouest était plus court que le nôtre parce que c'était une route plus directe et il n'avait pas à monter à Saskatoon et à Edmonton et à redescendre. D'une côte à l'autre, je crois que nous sommes pratiquement les mêmes.

M. Benjamin: Est-ce que vous et le CP établissez des comparaisons ou déposez-vous des chiffres avec la CTC quant à l'exploitation de vos trains trans-continentaux du service voyageur au sujet du nombre de fois qu'ils arrivent en temps ou du nombre de fois qu'ils arrivent en retard, ce genre de choses?

M. MacMillan: Avons-nous ceci?

M. Benjamin: Oui.

M. MacMillan: Oh oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: I would be interested in knowing about those, but maybe I can follow that up some other time.

I am assuming that you govern your actions according to what your competitor is doing to the degree that if your train has a worse performance in arriving late than the other then you might be better off to lengthen the schedule, otherwise you are going to worry about it, and this sort of thing.

Mr. MacMillan: That is right, that is my philosophy. If we cannot meet it then I do not want the time card to show it.

• 2115

Mr. Hunt: There is just one other quantity there. Before we lengthen the schedule we look at controllable factors that are affecting the on-time performance and see whether we could weed those out first. If we find that they are uncontrollable or the probabilities are too great—crossings and this kind of thing, or stops—then we lengthen the schedule. But we look for the controllables first.

Mr. Benjamin: I am not objecting to this because I think both railways have been kidding the troops for the last several years. Both have been late too damned often in too many places and I would prefer you to lengthen the schedule and perform better in your time of arrival and departure.

Another area I would like to inquire about, and I must confess ignorance of the geography but again one of my colleagues has had some representation as to what occurs in the lower mainland area of British Columbia, is it correct that Great Northern—I thought it was Great Northern but is it called the Burlington Northern now?

Mr. MacMillan: Yes, it is.

Mr. Benjamin: Is it correct that they control the entrance? That they have the trackage and the entrance to Vancouver for the CN as well as to North Vancouver for bulk loading facilities for both CN and CP?

Mr. MacMillan: So, it is not correct for the Canadian Pacific. It is correct that Canadian National's entrance into Vancouver is through a joint section on the Burlington Northern which takes us up through New Westminster—I think we go on to it at New Westminster—and then we run through to False Creek on the Great Northern. If we were going down to Burrard Inlet, we would use another piece of Great Northern trackage, by a joint section agreement, to get to it.

This no longer applies to the traffic going to North Vancouver or to the north shore of Burrard Inlet because we take it through a diversion which we completed a couple of years ago and which was under construction for some years, on a new approach through a tunnel and a new bridge across Burrard Inlet; and all of that trackage is our own. But we used to use the joint section and come down the Great Northern.

[Interprétation]

M. Benjamin: Je serais intéressé à savoir ces choses, mais je pourrais peut-être y revenir plus tard.

Je suppose que votre activité est influencée par celle de votre concurrent au point que si votre train a un fonctionnement inférieur en arrivant en retard que l'autre alors vous feriez peut-être mieux de prolonger votre horaire, parce qu'autrement vous allez vous inquiéter et ainsi de suite.

M. MacMillan: C'est exact, c'est ma philosophie. Si nous ne pouvons pas le faire, alors il ne faut pas que l'horaire l'indique.

M. Hunt: Il y a un autre facteur à considérer ici. Avant d'étirer les horaires de l'indicateur, nous voyons si des éléments contrôlables influent sur les arrivées à l'heure des trains et nous essayons, en premier lieu, de les supprimer. S'ils échappent à notre contrôle ou que les probabilités soient trop grandes à cause de croisements, d'arrêts ou d'autres, nous étirons les horaires. Cependant, nous essayons d'abord de repérer les facteurs que nous pouvons contrôler.

M. Benjamin: Je ne m'oppose pas à cela puisqu'à mon avis, les deux réseaux de réseaux de chemins de fer se sont moqués du public au cours des quelques dernières années. Les trains ont subi trop de retard dans trop d'endroits différents et je préfère que vous étiriez les horaires pour parvenir à une meilleur rendement en ce qui concerne vos arrivées et vos départs.

J'aimerais m'enquérir dans un autre domaine, quoi qu'il me faille avouer mon ignorance de la géographie, de la représentation qu'un de mes collègues a faite au sujet des conditions qui prévalent dans les terres basses de la Colombie-Britannique. Est-il vrai que la *Great Northern* qui, je crois, porte aujourd'hui le nom de *Burlington Northern*, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, c'est cela.

M. Benjamin: Est-il vrai que cette société contrôle les entrées? Qu'elle détient le réseau et l'entrée de Vancouver pour le CN ainsi que du North Vancouver en ce qui concerne les installations de chargement en vrac pour le CN et le CP?

M. MacMillan: Non, ce n'est pas le cas en ce qui concerne le Canadien Pacifique. Il est vrai que l'entrée dans Vancouver du Canadien National s'effectue à travers un tronçon commun du réseau de la Burlington Northern qui passe par New Westminster. Je crois que nous traversons New Westminster sur ce tronçon, puis nous passons sur le réseau de la Great Northern pour traverser False Creek. Pour se rendre à Burrard Inlet, il nous faudrait utiliser un autre tronçon de la Great Northern en vertu d'un commun accord concernant ce tronçon.

Cette situation ne prévaut plus pour le trafic se dirigeant vers Vancouver-Nord ou vers la côte Nord de Burrard Inlet, qui emprunte aujourd'hui une ligne de bifurcation que nous avons complétée voici deux ans et qui était en construction depuis quelques années, traversant un tunnel et franchissant un nouveau pont jusqu'à Burrard Inlet; tout ce réseau est nôtre. Cependant, nous utilisons le tronçon commun et revenions sur la ligne de la Great Northern.

[Text]

Mr. Benjamin: Your main entrance, though, into Vancouver, and some of it at least into North Vancouver, is over a Burlington Northern—a U.S. railway's—track right of way?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Benjamin: The correspondence I have is that that railway operates two or three trains daily in each direction. You operate 10 or 12 in each direction, plus your yard engines, and yet that railway insists that the Canadian trains operate under their rules—under the Great Northern rules. This is alleged to me.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Benjamin: And also that Burlington Northern trains have complete right of way or superiority over all Canadian traffic and that, as a result, Canadian traffic for export movement is frequently held up as much as three hours or more.

Mr. MacMillan: I do not know that that is correct, Mr. Benjamin, but it is correct and it is common to all railway joint sections, that the owning railway's rules apply to it. They normally have the manpower which polices all of this, and I would think that there are occasions when they would keep us in the hole and let their own trains through.

Mr. Benjamin: The person who has written this document—and I will provide you with a copy of it, Mr. MacMillan: I do not want to be unfair and present details of matters that you might not be aware of or that may not be factually correct, but I am trying to get at this in the general situation that you are in Vancouver, or in the lower mainland—has provided details to support the case that your trains, in terms of the delays to them, suffer unduly. I cannot understand how you can call it joint traffic, joint trackage, when you do not own a nickel of it. You have no control or say over it. Even though you might be running two or three times as much traffic over that track it is the guy who owns it.

• 2120

Mr. MacMillan: And we pay for it, mind you, we pay for our utilization of the traffic.

Mr. Benjamin: Do you feel that you, in any way are made to pay for it, that your traffic is put lower down on the list or takes second priority in movement to the owner of the lines?

Mr. MacMillan: Are you asking whether we are in jeopardy because we do not own this trackage and get in on our own trackage? I would very much prefer that we owned it but this is the only entrance which was available to the predecessor company. This was the Canadian Northern Pacific Railway Company and they did an agreement in perpetuity for rights from the Fraser ridge into False Creek and that was just part of the heritage of the Canadian National. Now, it would be infinitely more satisfactory from our point of view if we had our own entrance into Vancouver and I am hopeful that at some

[Interpretation]

M. Benjamin: Néanmoins, l'entrée principale dans Vancouver et en partie dans Vancouver-Nord s'effectue sur un tronçon de la *Burlington Northern* qui est une voie ferrée américaine?

M. MacMillan: C'est cela.

M. Benjamin: De la correspondance que j'ai entre les mains, il ressort que cette compagnie met en service deux ou trois trains quotidiens dans chaque direction. Vous en avez dix ou douze dans l'un et l'autre sens, à part vos locomotives de manœuvre, et pourtant cette compagnie insiste à dire que les trains canadiens sont régis par le règlement, c'est-à-dire les règlements de la *Great Northern*. C'est ce qu'on m'a allégué.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Benjamin: Et aussi que les trains de la Burlington Northern ont l'emprise de la voie, c'est-à-dire la préséance sur tout le trafic canadien, ce qui provoque un retard pouvant atteindre jusqu'à plus de trois heures du trafic canadien d'exportation.

M. MacMillan: Je ne sais pas si c'est exact, monsieur Benjamin, mais il est exact et il est normal qu'une compagnie de chemin de fer applique ses propres règlements au tronçon de son réseau qui sont employés conjointement. Elle dispose généralement de la main-d'œuvre nécessaire pour appliquer ces règlements et j'imagine que, dans certains cas, ils donnent préséance à leurs convois au détriment des nôtres.

M. Benjamin: Le rédacteur de ce document a fourni des détails à l'appui de l'allégation selon laquelle vos trains subissent des délais indus. Je vous ferai parvenir une copie de ce document, monsieur MacMillan, car je ne veux pas être injuste et soumettre des détails dont vous n'êtes pas au courant ou qui pourraient n'être pas exacts, mais je veux en venir à la situation d'ensemble qui prévaut à Vancouver ou dans les terres basses. Comment pouvez-vous l'appeler circulation conjointe, réseau conjoint parce que rien ne vous appartient. Vous n'y avez aucun droit de contrôle de parole. Peu importe qu'il y ait deux ou trois fois plus de trafic sur cette rail, cela dépend du propriétaire.

M. MacMillan: Et nous payons pour cela, nous payons pour l'utilisation du trafic.

M. Benjamin: Croyez-vous, que quel que soit le mode de paiement, que votre trafic est placé plus bas dans la liste ou possède une priorité secondaire dans le mouvement du propriétaire des lignes?

M. MacMillan: Selon moi, vous dites que nous sommes en péril parce que nous ne sommes pas propriétaire de ce réseau et vous nous demandez de nous procurer un réseau. Je préférerais que nous en soyons propriétaire, mais c'est la seule entrée qui était disponible à la compagnie qui nous a précédé. C'était la société du *Canadian Northern Pacific Railway* et ils ont conclu un accord à perpétuité pour les droits à partir de Fraser Bridge à False Creek et cela faisait partie de l'héritage du National Canadian. Maintenant, il serait infiniment plus satisfaisant, de notre point de vue, si nous avions notre

[Texte]

date in the future that will come about, because our utilization is by definition much greater than their own.

Mr. Benjamin: You could gain that right of way or trackage by an act of Parliament to overturn that perpetuity nonsense. Is that the idea? Is that the only way?

Mr. MacMillan: That would do it but going along with that would be the necessity to pay for it some way or other.

Mr. Benjamin: Yes, right. But until that were to happen, unless they were prepared to sell to you at a price you would be prepared to pay there is no way you can do anything about it?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Benjamin: Even some of your employees feel that they get disciplined, more than those on the B. N. Railway...

Mr. MacMillan: Really, the blame should be on the Great Northern.

Mr. Benjamin: It is cited here that one of their trains and one of your trains approached a signal a few seconds apart but it was the CN crew that got disciplined. I suspect this is not helping the health and welfare and morale of your people on the...

Mr. MacMillan: No, it would not, if that happened.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. MacMillan—and this will be the third year in a row—about the operating deficit of both the Bessborough Hotel and the Macdonald Hotel in Edmonton. If you will recall, Mr. MacMillan, I asked you in 1969 and again in 1970 about plans that have been on the drawing board of the company for at least 15 years of renovations in the Bessborough of a nature that would enable that hotel—ry—if that is the right way to say it, it sounds like a stable—to improve the convention facilities and it would be a fairly large expenditure. All you have done is improve the parking lot which needed to be done and then the tunnel, which I do not think was all that necessary yet but nothing has happened yet on making some pretty important and major alterations to that hotel that will allow you to handle the kind of functions that you can make a profit on in the place. It seems to me that until you do that that place is going to continue to lose money.

Mr. MacMillan: I have your message and I am very happy to be able to tell you that these plans have been advanced and that within the foreseeable future we are embarking upon a program to change radically the entrance to the hotel which our consultants tell us is a vital modification. The whole impact of it will be altered. The registration desk, for example, is moving down from the second floor to the main floor and that whole area is being opened out and will be much more attractive by the drawings which we have. We are going to change the second floor as it now is and I think there will be a radical improvement there. This part is not firmly determined upon yet, but probabilities are there will be a swimming pool, which we think will make it more attrac-

[Interprétation]

propre voie d'accès à Vancouver et j'espère que dans le futur cela sera possible parce que notre utilisation est, en définitive plus considérable que la leur.

M. Benjamin: Vous pourriez acquérir ce droit où les réseaux par une loi du Parlement pour renverser ce non-sens. Est-ce l'idée? Est-ce que c'est la seule façon?

M. MacMillan: Ce serait une bonne façon mais il faudrait payer d'une façon ou d'une autre.

M. Benjamin: Oui, c'est exact. Mais avant que cela n'arrive avant qu'il n'est été prêt à vous vendre à un prix que vous seriez prêts à payer, vous ne pouvez absolument rien faire?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Benjamin: Certains de vos employés croient même qu'ils sont plus disciplinés que ceux de la compagnie ferroviaire B.N....

M. MacMillan: Vraiment, le blâme devrait être porté à la *Great Northern*.

M. Benjamin: On dit ici qu'un de leur train ainsi que l'un des vôtres se sont approchés du signal à quelques secondes de distance et c'est l'équipage du CN qui a subi les mesures disciplinaires. J'ai dans l'idée que cela ne doit pas être bon pour la santé, pour le bien-être et pour le moral de vos gens...

M. MacMillan: Non, cela n'a pas dû si c'est arrivé.

M. Benjamin: J'aimerais interroger M. MacMillan—et c'est la troisième année où tout va mal—en ce qui concerne le déficit de l'hôtel Bessborough et de l'hôtel Macdonald à Edmonton. Si vous vous souvenez, M. MacMillan, je vous ai interrogé en 1969 et en 1970 sur les plans qui ont été sur les planches de dessin de la société pour au moins 15 ans concernant les renovations à Bessborough de nature qui ne permettrait pas à l'hôtellerie—si c'est la façon exacte de le dire, on dirait une écurie—pour améliorer la facilité de convention et ce serait une très grosse dépense. Tout ce que vous avez fait c'est d'améliorer le terrain de stationnement qui en avait besoin et le tunnel ce qui selon moi n'était pas tout à fait nécessaire, mais rien ne s'est produit depuis en ce qui concerne des changements majeurs à cet hôtel qui vous permettraient de remplir des fonctions à partir desquels vous pourriez faire des profits. Il me semble, que tant que vous n'aurez pas fait cela cet endroit continuera de perdre de l'argent.

M. MacMillan: J'ai votre message et je suis très heureux de pouvoir vous dire que ces plans ont progressé et que dans un futur rapproché nous commençons un programme pour changer complètement l'entrée de l'hôtel ce qui consulte en une modification vitale. Les répercussions seront tout autre. Le registre, par exemple, qui est présentement au premier étage sera placé au rez-de-chaussée et toute cette partie sera à découvert de sorte que le tout sera plus attrayant grâce au dessin que nous avons. Nous avons changé le premier étage et je crois qu'il y aura là une amélioration très nette. Les décisions sur cette partie ne sont pas encore définitives, mais il est probable qu'il y aura une piscine, ce qui rendra la chose plus attrayante

[Text]

tive to the travelling public, and so on. Then we have associated with that, a refurbishing and redecoration program which has been launched, and we have done some conversion work of the former dining room, and lounge. I do not know whether you have been in since we did these jobs which were done a couple of months ago, but the patronage has grown very rewardingly as a consequence and I am very hopeful this will help to turn the coin, which is exactly the type of thing you have been talking about.

● 2125

The Chairman: Mr. Benjamin, your time has run out.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I had hoped you would let me continue for as long as my two predecessors.

The Chairman: The answer was quite long and you have been at it for over 20 minutes, Mr. Benjamin. I will put you on the second round. Mr. Bell.

An hon. Member: Fifteen minutes, Mr. Chairman, 20 and 25.

Mr. Skoberg: Please mark it down because I was watching you.

The Chairman: I will watch you, too, the next time.

Mr. Skoberg: That is me, not him. I just got here, I am innocent.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I have two brief questions on rates. I hope I can get some information of the responsibility of the CN, but in case my questions appear critical, I want to say very sincerely on behalf of Saint John and the port that we appreciate very much the interest the CN has shown, particularly in recent years. I will not make a long sales pitch here, but Saint John has always been considered mainly a CP port but we realize now that it is probably in our own best interest to be a two-railway port in the full sense of the word, and although the CP are spending a lot of money on new ferries and the like, we do appreciate the sincere activity the CN has shown, particularly the study they did on the container port two years ago which I think hastened us on to some success in the very competitive containerization field.

The first matter concerns—I am sorry I was only able to give your officials, Mr. MacMillan, brief notice and this is a very brief summary of it—what we call the Citrus fruit business. A few years ago through the Port of Saint John, an unhappy situation has developed in the United States. We had a tremendous amount of business in Citrus fruit that came from California via rail to our port and went to Europe and elsewhere. There were a lot of ships, a lot of employment and a lot of man-hours for a longshoreman. It went through the summer months when we were not generally busy and, of course, our climate helped with the refrigeration problem.

We knew that this was negotiable on a year-to-year basis and we also knew, I think this is true, that there were some reasonably favourable rates from the CN

[Interpretation]

pour les voyageurs et le reste. Nous avons ajouté à cela un programme de redécoration et de réameublement que nous avons inauguré, et nous avons fait certains travaux de transformation de l'ancienne salle à manger et du bar salon. Depuis la fin des travaux, soit depuis quelques mois, mais la clientèle et les recettes ont augmenté considérablement à cause de cela et j'espère vivement que cela contribuera au changement de la situation, c'est justement ce dont vous avez parlé.

Le président: Monsieur Benjamin, votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espérais que vous me laisseriez poursuivre aussi longtemps que mes deux prédécesseurs.

Le président: Votre réponse a duré plus de vingt minutes, monsieur Benjamin. Je vous redonnerai la parole au second tour, Monsieur Bell.

Une voix: Quinze minutes, monsieur le président, vingt et vingt-cinq.

M. Skoberg: Veuillez l'inscrire, car je vous surveillais.

Le président: Je vous surveillerai aussi, la prochaine fois.

M. Skoberg: C'est moi, pas lui. Je viens d'arriver, je suis innocent.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, j'ai deux précises questions sur les tarifs. J'espère obtenir quelque renseignement sur la responsabilité du CN. Toutefois, au cas où mes questions sembleraient litigieuses, je veux exprimer sincèrement au nom de la ville et du port de St-Jean notre appréciation sincère de l'intérêt que le CN a démontré particulièrement au cours des récentes années. Je ne veux pas lancer ici une propagande de publicitaire, mais St-Jean a toujours été considéré comme principalement un port du Pacifique canadien, mais nous réagissons maintenant probablement dans notre meilleur intérêt d'avoir un port à deux chemins de fer au plein sens du mot, et bien que le CP dépense beaucoup d'argent à de nouveaux traversiers et à d'autres choses du genre; nous apprécions l'activité déployée par le CN particulièrement l'étude qui a été faite au sujet sur le port d'entrepôt il y a deux ans ce qui, je crois, nous a hâté vers la voie d'un succès relatif dans le domaine très concurrentiel de l'entreposage.

Je m'excuse, mais je n'ai pu que donner à vos fonctionnaires, monsieur MacMillan, un bref avis et en voici un bref résumé, de ce que nous appelons l'affaire des agrumes. Il y a quelques années, une situation malheureuse s'est produite aux États-Unis au sujet du port de St-Jean. Il y avait un grand trafic d'agrumes qui venaient à notre port venant de Californie par train et étaient destinées à l'Europe et ailleurs. Il y avait beaucoup de bateaux, d'emploi et beaucoup d'heures-hommes pour les débardeurs. Cela se produisait au cours des mois d'été, période où nous ne sommes pas habituellement très occupés, et,

[Texte]

involved in this. The business went to the east side of the harbour with which I know you are familiar and although there was some CP activity in connection with the contract it was primarily a CN promotion.

This year, due to a change in rates of some kind and competition in the United States from perhaps Seattle and Virginia ports, we are going to be knocked out almost entirely from that. I merely want to ask you if the CN took part in any negotiations this year on these contracts that were a saviour to us and were there any changes in the rates that you might have quoted to these shippers?

• 2130

Mr. MacMillan: Mr. Bell, before asking Mr. Vaughan to answer your question, I would like to thank you for your kind references to our activities in Saint John and just add the comment that we have done our level best to have it cease to be a CPR fort.

Mr. Vaughan: Mr. Bell was kind enough to give me notice of this question at the supper break. I will give you the information I have at the moment, Mr. Bell.

There was quite a movement beginning I believe in 1966 of citrus fruits from the California coast by rail across the continent through Canada to Saint John, then by ship to the European markets. Last November, in what is called an *ex-parte* rate—that is the United States method of calling a transcontinental freight rate—there was an increase of 6 per cent levied. In April this year, there was a further 6 per cent on such international rates levied by the United States carriers. This brought a total of a 12 per cent freight rate increase to the citrus fruit shipper. The Canadian National and the Canadian Pacific are parties to these international *ex parte* freight rates. When the shipper learned of the two freight rate increases that were applied in the United States—that is on the major part of the haul, of course—they informed the railroad companies that they were looking toward the chartering of vessels out of Long Beach, California, and moving their product via the Panama Canal to the European markets. The movement is still going on, as you know, but this is the way the situation stands at the moment.

The bulk of that haul, of course, is across the United States. The Canadian portion of the increase would be a very small percentage and perhaps could be cleared. Did I say it was 12 per cent with a maximum of 22 cents per hundred pounds?

The Canadian National and the Canadian Pacific portion of that I say would be a 10, 15 per cent part of the increase. Therefore, the problem is that it is the shipper's decision that he is going to go to vessel movement and our people are looking at it. It is doubtful that any action that we could take would convince him to move his product across the U.S. with that freight rate increase facing him.

[Interprétation]

bien sur, notre climat rendait le problème de la réfrigération moins grand.

Nous savions que si c'était négociable d'année en année, je crois que c'est vrai, que cela comportait des tarifs du CN assez favorables. L'activité se situait dans la partie est du port, que vous connaissez bien. Bien que le Pacifique canadien ait eu quelque rapport dans la conclusion du contrat, c'est d'abord le CN qui a lancé toute l'affaire.

Cette année-ci, à cause d'un changement de tarifs quelconque et de la concurrence aux États-Unis entre les ports de Seattle et de Virginia peut-être, nous allons être privés de tout cela. Je veux simplement vous demander si le National canadien a pris part à des négociations cette année sur ces contrats qui étaient pour nous votre véritable salut des changements de quelque nature ont été apportés aux tarifs que vous auriez pu citer à ces expéditeurs?

M. MacMillan: Monsieur Bell, avant de demander à M. Vaughan de répondre à votre question, j'aimerais vous remercier de vos renseignements sur vos activités à Saint-Jean et vous dire que nous avons fait de notre mieux pour mettre fin à ce bastillon du Canadien Pacifique.

M. Vaughan: M. Bell m'a informé de cette question au cours de la pause du souper. Je vous donnerai les renseignements que j'ai à l'heure actuelle.

En 1966, on a transporté une grande quantité d'agrumes des côtes de la Californie à Saint-Jean par chemins de fer, puis par bateau jusqu'aux marchés européens. Au cours du mois de novembre dernier, il y a eu une augmentation de 6 p. 100 du tarif au point de départ (c'est le nom que donnent les États-Unis au tarif ferroviaire transcontinental). Au mois d'avril, les entrepreneurs américains ont imposé une nouvelle augmentation de 6 p. 100 sur les tarifs internationaux. Ceci représente une augmentation de 12 p. 100 du tarif ferroviaire pour l'expéditeur d'agrumes. Le National-Canadien et le Pacific Canadien se servent de ces taux ferroviaires *ex parte* internationaux. Lorsque l'expéditeur a pris conscience de ces deux augmentations des taux ferroviaires qui étaient en vigueur aux États-Unis, soit pour la plus grande partie du voyage, il a avisé les sociétés de chemins de fer qu'ils avaient l'intention de nolisier des navires qui partiraient de Long Beach en Californie pour acheminer leurs produits par le Canal de Panama vers les marchés européens. Il y a encore du transport, comme vous le savez, mais c'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

La grande partie du trajet se fait aux États-Unis. La part de l'augmentation au Canada représenterait un pourcentage très faible et nous pourrions peut-être l'éviter. L'augmentation était tout de même de 12 p. 100 avec un maximum de 22c. par cent livres.

Le National Canadien et le Pacific Canadien devront payer environ 10 ou 15 p. 100 de cette augmentation. Donc, le problème se situe au niveau de l'expéditeur celui-ci peut décider d'assurer le transport par navire et nos collaborateurs étudient cette possibilité. Il est peu probable que nous prenions les mesures nécessaires pour le convaincre de transporter sa marchandise à travers les

[Text]

That is the extent of the information I was able to get over the dinner hour. Of course, if there is any way that we could continue to attract that traffic to Saint John, we would make every endeavour to do so. When we get back to Montreal, I will ask our freight people if there is any hope of salvaging that traffic or whether the shipper has made up his mind to go to the vessel movement.

Mr. Bell: I appreciate that and I would appreciate anything in detail that you could give to me afterwards on it. I will just say though, that there are many who feel that due to this particular arrangement that came about in 1966 for various reasons, the CN and the CP lost money out of it and they were not as enthusiastic about continuing it any longer. What I ask is what their responsibility is because there really is not any transport commission in this. I ask what your responsibilities are, having originally been part of this, to continue...

Mr. Vaughan: I think perhaps you are correct in that it was marginal traffic. It is probably that the United States carriers in looking at it saw too that it was marginal traffic as far as they were concerned. A freight rate increase, of course, does not always apply to every commodity, you understand. There are selected commodities depending on marketing conditions, competitive conditions and others. There is not always a general increase applied to every commodity through a tariff, but on a given commodity depending on all the other market conditions and the type of equipment that would be involved in the movement of oranges from California to Saint John. It may have been that the carriers had decided that it was marginal traffic. In any event, the United States carriers have applied these increases to that traffic. The shipper, of course, now is looking at his own costs to move his own product to European market. He has so informed the railways, or the railway because I just speak for one, that in light of that U.S. traffic freight rate increase he is going to look for another method of movement.

• 2135

Mr. Bell: I appreciate the Americans may have had a major part in this decision, but the second matter concerns the responsibility of the railways on this rate business.

I will make this reasonably hypothetical, but you may recognize the case. A fellow has written to me in some detail and I have had meetings with him. He has Maritime operations, but the main case I will put forward concerns Montreal. He is in the hide business, and he imports hides from Western Canada. His complaint is the difference in rates that you, CN, quote to Toronto vis-à-vis Montreal. You of course come back and you say, "We are sorry we have to quote higher rates to Montreal because it is a noncompetitive point," and under the transport commission and statute law there is no responsibility on you to act otherwise. Here is where I think the new act does not seem to be working and I think the railways have a responsibility. This fellow is

[Interpretation]

États-Unis, étant donné cette augmentation du taux ferroviaire.

Ce sont là les renseignements que j'ai pu obtenir au cours de l'heure du dîner. Évidemment, s'il y avait des moyens d'attirer ce trafic vers Saint-Jean, nous les emploierions sans doute. À notre retour à Montréal, je demanderai à mes collègues s'il nous est encore possible d'obtenir ce trafic ou si l'expéditeur a décidé d'assurer le transport par bateau.

M. Bell: J'apprécie ce geste et toute autre information que vous pourriez me fournir par la suite. Plusieurs croient cependant que par suite de cet accord particulier qui est survenu en 1966 et pour diverses raisons, que le National Canadien et le Pacific Canadien y ont perdu au change. Ils ne tenaient plus beaucoup à faire partie de cet accord. Je voudrais savoir quelle est leur responsabilité, parce qu'il n'y a pas de commission de transport qui a été établie à ce sujet. Puisque vous avez déjà fait partie de cet accord, quelles sont vos responsabilités quant à la poursuite...

M. Vaughan: Je crois que vous avez raison quand vous dites que c'était du trafic marginal. Les commissionnaires américains ont probablement compris, eux aussi, qu'il s'agissait de trafic marginal. Vous savez qu'une augmentation du tarif ferroviaire ne s'applique pas toujours à toutes les denrées. Les denrées concernées dépendent des conditions du marché, des conditions de concurrence et autres. Nous n'avons pas toujours une augmentation tarifaire générale qui s'applique à toutes les denrées; cette augmentation ne vaut souvent que pour une denrée en particulier, tout dépendant des autres conditions de marché et du genre d'outillage qui serait requis au cours du transport de la Californie à Saint-Jean. De l'avis des commissionnaires de transport, cela constituait peut-être un trafic marginal. De toute façon, les commissionnaires américains ont appliqué ces augmentations à ce trafic en particulier. L'expéditeur doit alors établir le coût de transport de sa marchandise vers les marchés européens. Il a ainsi informé la compagnie de chemin de fer ou je devrais dire la compagnie de chemin de fer parce que je représente seulement une compagnie à la lumière de l'accroissement du tarif des marchandises, il voulait examiner d'autres moyens de transport.

M. Bell: Je conçois donc que les américains ont eu beaucoup à dire dans cette décision, mais le deuxième point concerne la responsabilité de chemin de fer dans cette histoire de hausse de tarif.

Je vais m'en tenir à deux hypothèses, mais peut-être vous pourrez reconnaître le cas auquel je fais allusion. Quelqu'un m'a écrit et j'ai eu des réunions avec lui. Il a des établissements dans les provinces Maritimes, mais ce que je vais vous dire concerne Montréal tout particulièrement. Il est dans le commerce des peaux d'animaux, et il les obtient de l'ouest. Il se plaint de la différence des taux que vous le National canadien établissez entre Toronto et Montréal. Naturellement, vous revenez et vous dites, «nous sommes désolés mais nous devons des taux supérieurs pour Montréal parce que c'est un centre qui n'est pas concurrentiel, et en vertu de la loi et la Commission des transports vous pouvez agir ainsi. D'après moi, la loi fait preuve d'une lacune dans ce cas

[Texte]

going to move his entire business from the Montreal area because of this extra rate that he has to pay.

What I ask you is where do you feel your responsibility begins and ends in a matter of this nature? I admit that under the act there is no pressure on you to quote the same rate to Montreal as to Toronto on these hides coming from the West. This is a big established business of millions of dollars, it is not just a small operation, and it has been in existence for many years. However, this person has definitely stated that he is moving his business and where does the railway begin and end in this, because you are involved in regional development and the whole business?

If this is to be circumvented in this way, what is the point? I presume you have the authority to set rates one way or the other? Do you get my point?

Mr. MacMillan: Is this local traffic to the Canadian National?

Mr. Bell: This is CN traffic from Western Canada of skins and hides.

Mr. MacMillan: The CPR does not participate in it?

Mr. Bell: No, it is primarily CN to points in the Montreal area which are noncompetitive. It is admitted they are noncompetitive points.

Mr. Vaughan: I do not know, the case, and if you would like to give me details of the case later, names and so on, I would be glad to look into it. I would be surprised if the railway would be tossing away business in that fashion. Your point is that the man was going to move his plant, and if this traffic had any return to the company at all I am sure it would do everything it could to keep it. This is why I am at a loss to understand that.

Mr. Bell: Here you have a captive market, perhaps not captive under the act but a noncompetitive point, which you are servicing for a tremendous amount of business, but the rate is fatal to his activity there and he is going to move into the Toronto area now where you will have to compete for business.

I am interested because there is a Maritime aspect to this operation which of course, also brings up the case of where the railway's responsibility begins and ends when there is a movement from one area to the other. It is caused I think by a weakness in the new National Transportation Act.

Mr. MacMillan: Mr. Bell, we would very much like an opportunity to look into this. We are dealing with it on our side on a hypothetical basis and, as Mr. Vaughan said, we do not let business that we can obtain slip through our fingers. If it is captive, then it would be captive to us at Montreal. Presumably it is coming from

[Interprétation]

particulier et je crois que les chemins de fer en ont la responsabilité. Cet homme-d'affaire va déménager son commerce en dehors de la région de Montréal à cause de ce tarif supplémentaire qu'il doit payer.

J'aimerais vous demander où croyez-vous que votre responsabilité commence et se termine dans un tel cas? J'admets, en vertu de la loi, pour ces peaux venant de l'ouest, vous n'êtes pas obligé d'établir le même tarif pour Montréal et pour Toronto. Il s'agit d'un commerce établi dont le chiffre d'affaire s'élève à des millions de dollars, ce n'est pas une petite entreprise et elle existe depuis de nombreuses années. Cependant, cet homme-d'affaire a sans équivoque affirmé qu'il allait établir son commerce ailleurs et où se termine la responsabilité des chemins de fer, parce qu'il s'occupe du développement régional et des affaires de ce genre.

Si ces responsabilités sont détournées de cette manière, pour quelle raison existent-elles? Je suppose que vous pouvez établir des taux d'une manière ou d'une autre? Est-ce que vous comprenez ce que je veux dire?

M. MacMillan: S'agit-il du trafic local pour le National canadien?

M. Bell: Il s'agit du transport de peaux d'animaux provenant de l'ouest du Canada.

M. MacMillan: Le Pacifique canadien ne transporte-t-il pas aussi des peaux?

M. Bell: Non, c'est surtout le National canadien qui transporte les peaux à Montréal qui est une région non concurrentielle. On admet qu'il existe des endroits non concurrentiels.

M. Vaughan: Je ne connais pas le cas auquel vous faites allusion mais si vous voulez bien me donner le détail par la suite, les noms et ainsi de suite, je vais l'examiner de près. Je serais surpris de voir le chemin de fer négliger des affaires de cette manière. Vous voulez surtout souligner que cet homme aille établir son établissement ailleurs, mais je suis certain que si ce commerce procure à la compagnie des revenus, je suis certain qu'elle ferait tout pour le garder. C'est pourquoi j'ai de la peine à comprendre cela.

M. Bell: Vous avez ici un marché qui vous appartient en propre peut-être non pas en vertu de la loi, mais un point qui n'est non concurrentiel, que vous déserviez. Mais le taux est trop élevé pour ce genre d'entreprise et il va déménager à Toronto un endroit où vous êtes en concurrence.

Je suis intéressé, parce qu'il y a un aspect qui concerne les provinces Maritimes, qui, évidemment, soulève également le problème de la responsabilité du chemin de fer lorsqu'il y a ce mouvement d'une région à une autre. Je crois que c'est une faiblesse de la loi nationale sur le transport.

M. MacMillan: Monsieur Bell, nous aimerions bien avoir l'occasion d'étudier la question. De notre côté, nous étudions la question sur une base hypothétique.

Comme l'a dit M. Vaughan, nous ne laissons pas les contrats que nous pouvons obtenir nous échapper. Si le contrat est notre exclusivité propre il le serait donc à

[Text]

a local point of Canadian National in the West, and we have great interest in that business and we always service our local people.

Mr. Bell: That is fine.

Mr. MacMillan: Could you tell us about it after the meeting?

Mr. Bell: Yes.

Mr. MacMillan: That is fine.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: While we are on hides, Mr. Chairman, my colleague Mr. Benjamin just said that not too long ago they shipped hides from the West to Montreal and I think they derived four cents a hide after the freight rates and the likes of that were paid, so I think maybe it does bear a little looking into.

Mr. MacMillan: That was the net return.

Mr. Skoberg: After all, we do have a few hides left out West yet. I am wondering, Mr. MacMillan, whether or not Canadian National is in any way connected with the hearings that I do not believe are concluded yet before the Canadian Transport Commission in regard to the application by the Kootenay and Elk for a connection with the Burlington Northern through Roosevelt, Washington.

Mr. MacMillan: No, we are not, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Does Canadian National haul any coal whatever to Roberts Bank in British Columbia?

Mr. MacMillan: No. We have rights, but as of this date none of our coal mines have shipped through Roberts Bank.

Mr. Skoberg: Has any application yet been made or have you looked into the situation of having to use unit trains when those areas that your lines are adjacent to are developed?

Mr. MacMillan: We have unit trains operating now with coal.

Mr. Skoberg: But not with coal.

Mr. MacMillan: Yes, with coke.

Mr. Skoberg: To Roberts Bank?

Mr. MacMillan: No, no, to Neptune Terminals in North Vancouver.

Mr. Skoberg: Is there export of coal to Japan from that area through the port of Vancouver?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: Who owns the dock facilities at Vancouver? Who manages those facilities to unload the coal?

Mr. MacMillan: They are owned and managed by a company called Neptune Terminals Limited, which is on

[Interpretation]

Montréal. Il y a lieu de croire que le contrat nous viendra d'une communauté que dessert le National Canadien dans l'Ouest du pays. Ce genre d'affaire nous intéresse et nous voulons toujours rendre service aux communautés que dessert le National Canadien.

M. Bell: C'est très bien.

M. MacMillan: Pourriez-vous nous en parler après la réunion?

M. Bell: Oui.

M. MacMillan: C'est très bien.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, puisque nous en sommes à la question des peaux, mon collègue, M. Benjamin, a dit, il n'y a pas très longtemps, qu'ils expédiaient des peaux de l'Ouest à Montréal, et je crois qu'il leur reste quatre sous par peau après que les frais de transport ont été payés. Je crois donc que cela vaut la peine d'être étudié.

M. MacMillan: Il s'agissait du revenu net.

M. Skoberg: Après tout, il nous reste bien encore quelques peaux dans l'Ouest. Je me demande, monsieur MacMillan, si le National Canadien a participé aux témoignages faits devant la Commission canadienne des transports—et je ne crois pas qu'ils soient encore terminés—en ce qui a trait à la demande qu'a faite la ligne Kootenay et Elk pour être affiliée à la *Burlington Northern* qui passe par Roosevelt, Washington.

M. MacMillan: Non, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Est-ce que le National Canadien expédie du charbon à Roberts Bank en Colombie-Britannique?

M. MacMillan: Non. Nous en avons le droit, mais jusqu'à présent, aucune de nos mines de charbon n'a fait des expéditions à Roberts Bank.

M. Skoberg: En avez-vous déjà fait la demande ou avez-vous étudié la possibilité d'utiliser des trains lorsque les secteurs qui sont près de vos réseaux seront exploités?

M. MacMillan: Nous avons des trains qui sont chauffés au charbon.

M. Skoberg: Mais pas avec du coke.

M. MacMillan: Oui, au coke.

Mr. Skoberg: Jusqu'à Roberts Bank?

M. MacMillan: Non, non, jusqu'à Neptune Terminals au nord de Vancouver.

M. Skoberg: Est-ce qu'il y a exportation de charbon vers le Japon par le port de Vancouver?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Qui sont les propriétaires des installations portuaires à Vancouver? Qui dirige les installations lors du déchargement du charbon?

M. MacMillan: C'est la *Neptune Terminals Limited* qui en est le propriétaire et le directeur. La compagnie a son

[Texte]

the north shore of Burrard Inlet, and this is one of the bulk terminals through which coal which originates at the McIntyre-Porcupine Mines Ltd. and Luscar in the rural coal branch area is moving.

Mr. Skoberg: Does Canadian National have any interest whatsoever in any of the terminals at the port of Vancouver?

Mr. MacMillan: I do not think so. Certainly not in Neptune Terminals, no.

Mr. Skoberg: In so far as the movement of grain to the port...

Mr. MacMillan: We do have at Centennial Pier. We talked about that at the break a little while ago.

Mr. Skoberg: In the movement of grain to the port of Vancouver, Mr. Horner from Crowfoot suggested a little earlier I believe that maybe there was overtime involved in the elevator agent's time in getting cars loaded, and the likes of that. Of course, we know that they are on a monthly income, they are not on an overtime basis, but with the type of traffic controller they now have in effect at Winnipeg for the Western area can you possibly say whether or not Canadian National have found anything wanting in his function as a traffic controller?

Mr. MacMillan: From personal knowledge I would say that this has worked satisfactorily, but I will have to ask Mr. Hunt. He confirms my view.

Mr. Skoberg: It is my understanding that at the port of Vancouver right now, rather than trying to switch out individual cars destined for the various terminal elevators, they put them in in block. If there are 50 cars you put in 50 cars. You are not worried about which car goes where. Is that correct?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Skoberg: Is it correct, then, that the only things that are transferred are the waybills for that car to the respective terminals?

Mr. MacMillan: I suppose so. I do not really know what they do with the waybills, but we do not have to switch out grain consigned to the Sask Pool, for example, but we move in whatever grain and grades they need at a given point in time without regard to the terminal elevator to which it was originally billed.

Mr. Skoberg: Do you have any idea how many more cars you are now able to handle in switching operations at the port of Vancouver under this new system on an average eight-hour or twenty-four hour shift?

Mr. MacMillan: No, but I can tell you that without that we had difficulty and we are now able to do it, we are able to fulfil our switching obligations.

[Interprétation]

siège social sur la côte nord de Burrard Inlet, qui est l'une des principales gares qui transportent le charbon provenant de *McIntyre-Porcupine Mines Ltd.* et de Luscar dans le secteur rural des mines de charbon.

M. Skoberg: Est-ce que le National Canadien a des intérêts dans les gares du port de Vancouver?

M. MacMillan: Non, je ne le crois pas. Certainement pas dans la gare de Neptune Terminals.

M. Skoberg: En ce qui a trait au transport des grains au port...

M. MacMillan: Nous l'avons à Centennial Pier. Nous en avons parlé pendant la pause il y a quelques instants.

M. Skoberg: Pour ce qui est du transport des grains au port de Vancouver, M. Horner qui vient de Crowfoot, a proposé, il y a quelques instants, je crois qu'il avait peut-être été question de surtemps dans le cas de l'officier de l'élévateur pour faire le chargement des wagons et des travaux de ce genre. Naturellement, nous savons qu'il travaille selon un revenu mensuel, et qu'il ne travaille pas sur une base de surtemps, mais étant donné le genre de contrôleurs de trafic qui travaillent maintenant à Winnipeg pour le secteur de l'Ouest, pouvez-vous dire si le National Canadien a trouvé des lacunes dans le travail du contrôleur?

M. MacMillan: Pour autant que je sache, je dirais que son travail a été satisfaisant, mais il vous faudra le demander à M. Hunt. Il confirme mon opinion.

M. Skoberg: Si je comprends bien, en ce moment, au port de Vancouver, au lieu d'essayer de commuter les wagons destinés à des élévateurs différents, ils les rassemblent en bloc. S'il y a 50 wagons, vous rassemblez 50 wagons. Vous ne vous inquiétez pas de la destination de chacun des wagons. Est-ce exact?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Skoberg: Est-il correct de dire que les seules choses qui sont commutées sont les bordereaux d'expédition des wagons?

M. MacMillan: Je suppose que oui. Je ne sais pas vraiment ce qu'ils font des bordereaux d'expédition, mais nous n'avons pas besoin de commuter le grain consigné au Syndicat du blé de la Saskatchewan, par exemple. Cependant, nous transportons le grain et la catégorie de grains qu'ils ont besoin à un point donné, sans tenir compte de l'élévateur auquel il avait été consigné en premier lieu.

M. Skoberg: Savez-vous combien de wagons supplémentaires vous pouvez maintenant diriger au cours des manœuvres de commutation au port de Vancouver selon le nouveau système qui compte une période de relai de 8 heures ou de 24 heures?

M. MacMillan: Non, mais je puis vous dire que sans le système nous avions des difficultés et, maintenant, nous pouvons le faire; nous pouvons remplir nos obligations de commutation.

[Text]

● 2145

Mr. Skoberg: I would like to say, first of all, Mr. MacMillan, that I am sure many of us who are on the Transport Committee appreciated the action that the Canadian National took in regard to the retired pensioners. I think you are to be commended for that particular action.

Mr. MacMillan: Thank you.

Mr. Skoberg: It has been my position that those employees that are still engaged in active service should be able to look after themselves, but somewhere along the line those people who are on pension just do not have anyone to look after them, and I am very pleased to see that the Canadian National, along even with some of the brotherhoods that appeared before us, made good representations on behalf of the retired people.

However, one little point in your CN pension plan bothers me somewhat and you can probably clear it up.

Do you have a John L. Toole of Montreal as Vice-President of the Canadian National Pension Fund?

Mr. MacMillan: Yes, he is responsible for the investment of the pension moneys.

Mr. Skoberg: Is he actually paid by Canadian National?

Mr. MacMillan: Oh, yes.

Mr. Skoberg: Do you have any doubts about one of your directors and one of your officers being also a director of Canadian Goldale?

Mr. MacMillan: Can you tell us more about that?

Mr. Skoberg: Yes, I certainly can. According to the summary I have here it shows Mr. John L. Toole of Montreal as Director of the company. You have said that he is also an officer of the Canadian National in so far as investments are concerned. There is no question about it; if you look down through the list you will note that the Canadian National Pension Fund in fact invested \$4.6 million in Canadian Goldale.

Mr. MacMillan: That is why he is on the board.

Mr. Skoberg: This is exactly what I am wondering about.

When that investment was made, in fact, the shares of this company were at a high of \$37 a share and then they dropped to \$2.90. My latest information is that they are up to \$5 a share.

The question that I am somewhat concerned about—because we ran into it with Canadian Pacific investments on a speculative stock not too many years ago—is whether or not you believe it right that a company officer should be in a position to make investments of Canadian National pension money, which is employee money as well as management money, in such a way that it is a speculative stock.

[Interpretation]

M. Skoberg: J'aimerais tout d'abord dire, monsieur MacMillan, que je suis certain que le nombre de membres du Comité des transports ont su apprécier le geste posé par le Canadien National à l'égard des retraités avec pension. Je pense que vous devez être félicité de cette action.

M. MacMillan: Merci beaucoup.

M. Skoberg: J'ai toujours déclaré que les employés qui sont toujours en services actifs devraient être capables de voir à leurs propres intérêts, mais que à un moment donné les retraités avec pension n'ont plus personne pour veiller à leurs intérêts. Je suis donc très heureux de voir que le National-Canadien le concerne même avec une certaine fraternité qui ont témoigné devant nous, a vraiment pris à cœur les intérêts des retraités.

Toutefois, il y a un aspect du régime de pension du C.N. qui m'inquiète quelque peu. Vous pouvez probablement apaiser mes inquiétudes.

Le vice-président du Régime de pensions du National-Canadien n'est-il pas un M. John L. Toole de Montréal?

M. MacMillan: Oui, il est responsable de l'investissement des sommes affectées aux pensions.

M. Skoberg: Reçoivent-ils en fait un traitement du National-Canadien?

M. MacMillan: Certainement.

M. Skoberg: N'êtes-vous inquiets du fait qu'un de vos directeurs et un de vos hauts fonctionnaires soient également directeurs de la *Canadian Goldale*?

M. MacMillan: Pourriez-vous préciser un peu plus?

M. Skoberg: Je peux certainement le faire. Selon le résumé que j'ai en main, M. John L. Toole de Montréal est directeur de la compagnie. Vous avez déclaré qu'il était également un cadre du National-Canadien chargé des investissements. On ne peut en douter; si vous jetez un coup d'œil sur la liste, vous noterez que la Caisse de pension du National-Canadien a en fait investi \$4.6 millions dans la *Canadian Goldale*.

M. MacMillan: C'est la raison pour laquelle il fait parti du Conseil d'administration.

M. Skoberg: Voilà justement ce qui me porte à réflexion.

Lorsque cet argent a été investi, les actions de la compagnie avaient atteint un sommet de \$37 l'action; elles sont plus tard tombées à \$2.90. Aux dernières nouvelles, elles étaient remontées à \$5 l'action.

Étant donné que nous avons dû faire face à une situation semblable avec des investissements du Pacifique-Canadien dans des actions en Bourse il y a seulement quelques années, je m'inquiète de savoir si oui ou non vous croyez qu'il est acceptable qu'un cadre d'une compagnie soit en mesure d'investir les sommes affectées à la Caisse de pension du National-Canadien, sommes accumulées à partir de l'argent des employés et de l'argent de la compagnie, dans des actions en Bourse.

[Texte]

Mr. MacMillan: The answer to your question is, of course, no. I do not know this company, but I do know that the investment would be secured by mortgages, and it would be in respect of a development of some kind.

Do you know where it is, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Yes, the Canadian Goldale Corporation in Toronto.

In fact, I will read you the exact message: that the CNR Pension Fund invested approximately \$4.6 million in Canadian Goldale in late 1968 and early 1969. In 1968 they purchased 50,000 treasury shares at \$32 a share, which works out to a cost of \$10.67 per share for 150,000 shares on an after-split basis. In 1969 the CNR Pension Fund subscribed for \$3 million dollars of the 8 per cent convertible debentures. Debentures are convertible into common at the rate of one common share for every \$12 of principal up to July 14, 1979.

However, I think the real question, Mr. MacMillan, is whether or not, in view of the fact that we do not have, under your Canadian National setup, a negotiable plan. You told us very forthrightly the last time you were before us that that is entirely a situation that could be taken into discussion when you met with the employer and employee organizations. But in view of the fact that at this particular time there is employee money involved, the whole question revolves around the situation of whether or not C.N.R. money, pension money, which is the employees' money, should be invested in this type of stocks, and whether or not, if there is not equal representation on the board itself, the C.N.R. pension board itself, where you can have meaningful negotiation—whether it is correct for a director of the Canadian National to be in a position to invest C.N. pension money in this type of stock.

• 2150

Mr. MacMillan: Well, I think you used the expression director. He is not a director of the company, Mr. Skoberg. These investments are handled by the Canadian National Investment Division, which does all the investigation and processing of proposals. That proposal is in respect of a physical real estate redevelopment. The common stock aspects of it flow as a consequence of the putting up of mortgage moneys, or rather investments, which are secured by some form of mortgage. The actual judgment as to whether the investment will be made or not is reached by a committee upon which sit three members of the board of directors of the company, together with Mr. Toole and a couple of other senior company officers. They are the ones who bring their judgment to bear.

You began by describing Mr. Toole's participation on this board, and the reason he is on the board is to ensure that the investment is protected, and really to have the advantage of inside information as to what is going on in the company. I am quite convinced that this is the proper way to do this and it has been most successful.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, Mr. Turner has many times made the position in this Committee very clear in his opinion that there could be Canadian National pen-

[Interprétation]

M. MacMillan: La réponse à votre question est, évidemment, non. Je ne connais pas cette compagnie, mais je sais que l'investissement aurait été fait par hypothèque et qu'il serait fait en rapport avec un projet d'expansion quelconque.

Savez-vous où est située cette compagnie, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Oui, la *Canadian Goldale Corporation* est établie à Toronto.

Je vais en fait vous lire le texte précis: que la Caisse de retraite du National-Canadien a investi environ \$4.6 millions dans la *Canadian Goldale* fin 1968 et début 1969. En 1968, ils ont acheté 50,000 bons du trésor à \$32 l'action, ce qui donne un coût de \$10.67 par action pour 160,000 actions une fois ces actions divisées. En 1969, la Caisse de retraite du National-Canadien a souscrit \$3 millions en obligations transférables apportant un intérêt de 8 p. 100. Les obligations sont transférables en actions ordinaires aux taux d'une action ordinaire par \$12 du principal jusqu'au 14 juillet 1979.

Toutefois, je pense que la véritable question, monsieur MacMillan, est de savoir si oui ou non, étant donné que nous n'avons pas, en vertu des règlements du National-Canadien, le régime négociable. Vous nous avez dit très franchement la dernière fois que vous avez comparu ici que toute la situation était passible de discussion lorsque vous rencontrerez les organisations d'employeurs et d'employés. S'agissant toutefois de fonds d'employés, toute la question est de savoir si les fonds de pension de la CN, qui appartiennent aux employés, devraient être investis dans ce genre d'action et s'il est normal pour un directeur du CN de pouvoir investir ces fonds de pension dans ce genre de valeur, s'il n'y a pas une représentation égale au Conseil même, c'est-à-dire le Conseil des pensions du CN ou des négociations valables pourront avoir lieu.

M. MacMillan: Vous avez employé le terme de directeur. Ce n'est pas un directeur de la compagnie, M. Skoberg. Les investissements en question sont gérés par la direction des investissements du CN qui procède aux enquêtes et à l'étude des propositions. La proposition dont il s'agit concerne une exploitation de biens fonds les actions ordinaires qui sont émises résultent du versement du fonds d'hypothèque ou plutôt d'investissements qui sont garantis sous une forme d'hypothèque. La décision d'investir ou non est prise par un comité au sein duquel siège trois membres du Conseil d'administration de la compagnie ainsi que M. Toole et deux autres agents principaux de la compagnie. C'est leur jugement qui en décide.

Vous avez décrit au début la participation de M. Toole à ce Comité comme étant de nature à protéger cet investissement, et en fait comme étant un avantage pour obtenir des informations sur la situation interne de la compagnie. Je suis convaincu que c'est le moyen approprié de le faire et il s'est révélé fort heureux.

M. Skoberg: M. MacMillan, M. Turner a clairement exprimé à plusieurs reprises devant le Comité l'avis que des fonds de pension du CN pouvaient avoir été investis

[Text]

sion moneys invested in low-cost housing for employees. The very type of investment that he has urged many times is being done along the lines by Goldale Corporation Limited into a place called Gray Dawn Hall Estates Limited, a high-rise apartment development in Metro Toronto. It is part of the corporate structure, and 50 per cent of the shares come from the Canadian National pension fund.

At the same time, Mr. MacMillan, the directors of Goldale—the aggregate direct remuneration paid or payable by the company and its subsidiaries to the directors and senior officers of the company was \$66,623, and the only question that I am concerned about, and I am sure that many employees and others would be concerned about too, is whether or not they can serve two masters.

Can they serve the Canadian National pension plan and the fund as invested in speculative real estate developments such as the one I have just referred to? I have others here. They draw remuneration also from Goldale and the Canadian National.

Mr. MacMillan: Mr. Toole would not get any remuneration from this. If there are directors' fees paid, then they would be paid back into the company, into the railway.

Mr. Skoberg: Would you possibly find that out? I realize that this again is not particularly fair to you, and I am not questioning Mr. Toole whatsoever. I think this is not the issue whatsoever, but it could be anybody else who may be involved in this situation. But this is pension fund money that is being used, and in many developments, in fact. Another one here is Goldale Inns and Restaurants Limited. You can go through their brochure and you see that the Canadian National pension money is the predominant amount of money available for this corporation.

I think it is something that we do not want to put all our eggs in one basket, in so many words, and I am sure Mr. MacMillan would agree with me on that. If it is investigation by yourself, Mr. MacMillan, you are getting returns to the pension fund. But if all the eggs are being put in one basket, as may appear in this brochure of Goldale, then I think that it does warrant an investigation by yourself, Mr. MacMillan.

• 2155

Mr. MacMillan: I should do that, but I would like to make two or three things clear. One, this is not a single investment. This is but one of many investments of that character which have been made. They are in every instance secured by mortgages which protect the investment. Also, there is no way the investment divisions nominee on the Board of Directors can benefit personally from the investment.

Mr. Skoberg: I will take you at your word and I would not question whatsoever what you are saying at this time, but the fact remains that there could be doubt expressed by employees who are obligated to pay money into a pension fund where they do not have the right to say how that money will be invested. I am sure if we get into a situation where you have equal representation on

[Interpretation]

dans des entreprises de logement à loyer modique pour les employés. Le genre d'investissement qu'il a appuyé plusieurs fois est en train d'être effectué par la *Goldale Corporation Limited* dans une région appelée *Gray Dawn Hall Estates Limited* un projet de construction d'immeubles appartements dans la région métropolitaine de Toronto. C'est une partie de la structure de la corporation et -50 p. 100 des actions sont souscrites au moyen de fonds de pension du CN.

Dans le même temps, M. MacMillan, le montant total de la rémunération directe payé ou payable par la compagnie à ces filiales et à ses directeurs et fonctionnaires principaux s'élevait à \$66,623; la seule question qui me préoccupe et dont se soucie également, j'en suis sûr, bon nombre d'employés et autres consiste à savoir s'ils peuvent servir deux maîtres à la fois.

Peuvent-ils servir le régime de pension du CN d'une part et le fonds de pension investi dans une entreprise immobilière de spéculation comme celle dont je viens de faire mention? D'autres encore reçoivent une rémunération de la Goldale et du CN.

M. MacMillan: M. Toole ne recevrait aucune rémunération de ce chef. Si des directeurs touchent des jetons, ceux-ci seront reversés à la compagnie aux chemins de fer.

M. Skoberg: Pourriez-vous vous renseigner là-dessus? J'admets encore une fois n'être pas particulièrement juste envers vous et je ne questionne pas du tout M. Toole. Il ne s'agit pas du tout de cette question, mais n'importe qui pourrait être mêlé à cette situation. Le fonds de pension est en fait investi dans plusieurs entreprises. L'une d'entre elles est la *Goldale Inns and Restaurants Limited*. L'examen de leur brochure d'information révèle que les fonds de pension de la CN constituent l'apport principal pour cette société.

En somme il ne faut pas mettre tous les œufs dans le même panier et je suis certain que M. MacMillan m'appuierait dans cela. Si l'argent est investi judicieusement, on pourrait arriver qu'on en retire des revenus qui augmenteraient le fonds; mais si tous les œufs sont mis dans le même panier comme semble le dire le livret de la Goldale, il y aurait lieu à mon avis que vous meniez personnellement une enquête, M. MacMillan.

M. MacMillan: J'aimerais faire cela, mais j'aimerais rendre deux ou trois choses claires. D'abord, il ne s'agit pas d'une seule immobilisation. Il ne s'agit que d'une des plusieurs immobilisations de ce genre qui ont été faites. Ils sont, dans chaque cas, nantis par des hypothèques qui protègent cette immobilisation. Également il est impossible pour la personne désignée de la division des immobilisations faisant partie du Conseil d'administration puisse profiter personnellement de l'immobilisation.

M. Skoberg: Je vais prendre votre parole, et je ne doute pas du tout de ce que vous dites présentement, mais le fait est que certains employés qui doivent mettre de l'argent dans une caisse de retraite dont il serait impossible de savoir de quelle manière cet argent sera investi puisse avoir des doutes. Je suis certain que si vous aviez une représentation égale sur le Conseil de

[Texte]

a pension board, as this Committee recommended unanimously, and the House of Commons, in fact, adopted unanimously with an impartial referee, then maybe we could get out of any type of suggestion that there may be some situation that just does not meet the eye properly. If you get that information I would appreciate it.

The Chairman: Gentlemen, it is very close to ten o'clock and if the Committee agrees we will adjourn until next Tuesday, May 18 at 3.30 p.m. The first speaker on my list for next Tuesday will be Mr. Ritchie.

Mr. Skoberg: We could not meet in the morning by any chance?

The Chairman: The trouble is to get a room, Mr. Skoberg. I will see if we can make the arrangement, and if so, you will be notified.

[Interprétation]

retraite, comme l'a proposée unanimement ce Comité et la Chambre des communes, en fait, adoptée unanimement, et également un arbitre, alors peut-être nous pourrions résoudre des problèmes des doutes voulant qu'il existe peut-être des situations douteuses. J'aimerais que vous puissiez obtenir des renseignements.

Le président: Messieurs, il est presque 10 heures et si le Comité est d'accord, la séance est levée jusqu'au mardi 18 mai à 15h 30. Nous entendrons d'abord mardi prochain M. Ritchie.

M. Skoberg: Sera-t-il possible de nous réunir le matin?

Le président: Le problème est d'obtenir une pièce, monsieur Skoberg. Je vais voir s'il est possible d'en obtenir une et si oui, vous serez averti.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, May 18, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 11

Le mardi 18 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

The Canadian National Railways Annual Report, 1970, and the Auditor's Report on the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1970

CONCERNANT:

Le rapport annuel de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada et le rapport de l'auditeur sur les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1970

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Benjamin
Deachman
Duquet
Forget
Godin

Horner
Howe
McGrath
McNulty
Noël

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

Ritchie
Rochon
Rock
Skoberg

Smith (*Saint-Jean*)
Southam
Thomas (*Moncton*)
Trudel

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)
On Tuesday, May 18, 1971:

Mr. Trudel replaced Mr. Crossman, Mr. Deachman
replaced Mr. Allmand, Mr. Rock replaced Mr.
Corriveau.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
Le jeudi 18 mai 1971:

M. Trudel remplace M. Crossman, M. Deachman
remplace M. Allmand, M. Rock remplace M.
Corriveau.

ORDER OF REFERENCE

Thursday, May 13, 1971.

Ordered,—That Bill S-12, An Act respecting Central-Del Rio Oils Limited, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 13 mai 1971

Il est ordonné,—Que le Bill S-12, Loi concernant la Central-Del Rio Oils Limited, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 18, 1971.
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:08 a.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*) presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Ritchie, Rochon, Skoberg, Rock, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(15).

Also present: Messrs. Bell and Whicher, M.P.'s.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., Chairman and President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President and Secretary of the Company; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Transportation and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting and Finance.

The Committee continued its consideration of the Canadian National Railways Annual Report 1970.

Mr. MacMillan answered questions and was assisted by Messrs. Vaughan, Hunt and Corner.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (21)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:30 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Deachman, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-East*)—(11).

Also present: Messrs. Lundrigan, Major, Marshall, Thomas (*Maisonneuve*), M.P.'s.

Witnesses: Same as the morning sitting.

The Committee resumed its consideration of the Canadian National Railways Annual Report 1970 and the Auditors' Report to Parliament for the year ended December 31, 1970.

Members questioned Mr. MacMillan, who was assisted by Messrs. Vaughan, Hunt and Corner.

On completion of the questioning, the Annual Report and the Auditors' Report carried.

The Chairman was authorized to report both of these Reports back to the House.

The Chairman thanked Mr. MacMillan and the officials of the Canadian National Railways.

At 5:15 p.m., the Committee adjourned until Thursday, May 20, 1971, at 10:00 a.m.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 18 mai 1971.
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h. 08. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Ritchie, Rochon, Skoberg, Rock, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(15).

Autres députés présents: MM. Bell et Whicher.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., président de la compagnie et président du Conseil d'administration; R. T. Vaughan, c.r., vice-président et secrétaire de la compagnie; K. E. Hunt, vice-président, transport et administration et W. R. Corner, vice-président, comptabilité et finance.

Le Comité continue l'étude du rapport annuel de 1970 des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. MacMillan répond aux questions avec l'aide de MM. Vaughan, Hunt et Corner.

A 12 h 05 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (21)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h 30 de l'après-midi. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(11).

Autres députés présents: MM. Lundrigan, Major, Marshall, Thomas (*Maisonneuve*).

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de 1970 des Chemins de fer nationaux du Canada et du rapport de l'Auditeur au Parlement pour l'année s'étant terminée le 31 décembre 1970.

M. MacMillan répond aux questions des députés avec l'aide de MM. Vaughan, Hunt and Corner.

A la fin de la période des questions, le rapport annuel et le rapport de l'Auditeur sont adoptés.

Le président est autorisé à faire rapport de ces deux rapports à la Chambre.

Le président remercie M. MacMillan et les représentants des Chemins de fer nationaux du Canada.

A 5 h 15 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 20 mai 1971, à 10 h du matin.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 18, 1971

• 1005

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, we are ready to begin our meeting on the consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1970. For those who were not present last week, I have here on my right Mr. MacMillan, Mr. Vaughan, Mr. Hunt and Mr. Corner. I think I said last Thursday, when we adjourned, that the first speaker would be Mr. Ritchie. Mr. Ritchie, you have the floor.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I would like to ask a question of Mr. MacMillan, and this particularly applies to the Hudson Bay area and the town of Dauphin and the problems there in the railway. Last day you did mention, as I understood it, that the area management conception of railroading was not being downgraded at this time in favour of a more regional approach and that you still felt that the area, and particularly the Hudson Bay area with its long lines, was feasible and logical. At least, this was my impression.

You have moved out of the Hudson Bay area all your middle management people and I believe that the area manager or superintendent is to be moved and, as I understand it, the position would be vacant some time this month. With this in mind, I would ask you what has dictated these moves, in a general way? Does this not mean that you—at least in this one area—are downgrading the middle management role or the area role, and are you doing this in other areas? Are you sort of amalgamating or shifting—putting more authority in central points such as Winnipeg?

Mr. N. J. MacMillan, Q.C. (Chairman and President, Canadian National Railways): I gave you the answers that you have related: I said at the time that the area management concept was being preserved. Now, in frankness, I have to tell you that since our discussion on Thursday, I have made enquiries and have learned that there have been some personnel moved from Dauphin. Of that I had no knowledge when we last discussed this.

I think you will recall that, when you made your statement, I said that it was quite possible that there had been some personnel, such as the accounting personnel, moved out to accommodate the more modern techniques of doing the job we have to do and I understand that that has, in fact, taken place. There were about a dozen

• 1010

accounting personnel who had moved. Beyond that, the statement I made that the concept of the area management is being retained, is correct, and there is no intention of drawing up the position of the area manager in Dauphin.

There have been some personnel moved from Dauphin to The Pas because our people on the spot felt that this was a more logical location for them to be, that they

TÉMOIGNAGES.

(Enregistrement électronique)

Le mardi 18 mai 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous sommes prêts à commencer notre réunion portant sur l'étude du rapport annuel de 1970 du Canadien National. Pour ceux qui n'étaient pas présents la semaine dernière, je vous présente MM. MacMillan, Vaughan, Hunt et Corner. Je crois que lors de l'ajournement de jeudi dernier, j'ai dit que notre premier témoin serait M. Ritchie. Monsieur Ritchie, je vous cède la parole.

M. Ritchie: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. MacMillan, et elle concerne particulièrement la région de la Baie d'Hudson et la ville de Dauphin et les problèmes qui existent au sujet du chemin de fer. L'autre jour, vous avez mentionné, d'après ce que j'ai compris, que le concept d'administration régionale du chemin de fer n'était pas en déclin présentement en vue d'adopter une approche plus régionale, et que vous pensiez encore que ce concept, particulièrement dans la région de la Baie d'Hudson avec ces longues lignes de chemins de fer, était logique et possible. Du moins, c'était là mon impression.

Vous avez retiré de la région de la Baie d'Hudson tous vos cadres moyens et je crois que le directeur régional ou le commissaire sera muté, et d'après ce que j'ai pu comprendre, le poste sera vacant au cours de ce mois-ci. Compte tenu de ce que je viens de dire, puis-je vous demander ce qui vous a incité à prendre cette décision, et de manière générale, cela ne signifie-t-il pas que vous, au moins dans un endroit, abaissez le rôle des cadres moyens ou de la région, et adoptez-vous la même conduite dans d'autres régions? N'êtes-vous pas en train de fusionner les services ou de les changer d'endroits, conférant ainsi plus d'autorité aux grands centres tels que Winnipeg.

M. N. J. MacMillan, C.R. président des chemins de fer Nationaux du Canada: Je vous ai donné des réponses de ce que vous venez de dire. J'ai dit que le concept de l'administration régionale était concerté. Maintenant, en toute vérité je dois vous dire que depuis notre réunion jeudi dernier, j'ai fait une enquête et j'ai appris que certaines personnes de la ville de Dauphin avaient été mutées. Je ne possédais pas ces renseignements lorsque nous avons discuté de cette question la semaine dernière.

Je pense que vous vous souviendrez que, lorsque vous avez fait votre affirmation, j'ai dit qu'il est fort possible que certaines personnes, tel que le personnel de la comptabilité, aient été mutées, afin de faire place aux techniques modernes de travail. Je crois que c'est ce qui s'est

produit. Une douzaine environ d'employés du personnel comptable ont été déplacés. A part cela, la déclaration que j'ai faite à l'effet que nous retenions le concept de gestion régional, est exacte. De plus, nous n'avons aucunement l'intention d'abolir le poste de directeur général à Dauphin.

Un certain nombre de membres du personnel ont été déplacés de Dauphin à Le Pas parce que nos employés en

[Text]

were more centrally located in The Pas, bearing in mind that that is closer to the centre of the movement between Churchill and the south.

There is no plan, then, to abolish the area manager's position in Dauphin. I do not know about the present incumbent: I know him very well and I have for many years. He may be coming up to retirement within the period that you mentioned a few moments ago; but if that is the case, he will be replaced on the spot in Dauphin.

Mr. Ritchie: One other thing that I would like to point out. At the B and B level, which is a good local employment practice because of the nature, your people in Winnipeg have stated that they want to employ local people in the area and that seems to be very logical. However, the hiring which they say will be done in the city makes it so that new employees would likely be drawn from the Winnipeg labour force, and it will be 200 miles before they even get into the area—that is to say, going back and forth on their weekends and so on.

Although the CNR management makes the statement that they want to, and expect to, hire people out of the area, particularly on the B and B, yet the mechanics of hiring these people makes it almost certain that it will be done out of the central region in Winnipeg. It is a matter of logistics, I think.

Mr. MacMillan: I would be glad to look into that and find out what the real answer is. I anticipate the answer is that these men are on a consolidated seniority district and in the bidding, there are people who are momentarily residents in Winnipeg bidding in Dauphin. Whether they move or not will depend on their own convenience, but I can find that out anyway, Mr. Ritchie. I think that is probably what it is.

Mr. Ritchie: Could you send me a letter, Mr. MacMillan, as detailed as you can, on this move?

Mr. MacMillan: Yes, I will be delighted to. As a matter of fact, I plan to look into this whole activity in Dauphin when I have a chance.

Mr. Ritchie: I think, then, if you will do that, that is my main comment.

I would like to ask you also if you do any breakdowns of your regions? How profitable your railways are and in what areas? Are these made public?

Mr. MacMillan: We do this for internal control purposes. They are not made public for a variety of reasons. One is that they are done on formula applications rather than actual.

To do them on an actual basis, we would have to set up an accounting procedure between areas and between regions which divided the revenue, very much the way you would between different corporate entities, and we

[Interpretation]

place estimaient qu'il s'agissait là d'un emplacement plus logique pour eux et que le Pas était plus central, si l'on garde à l'esprit que cette ville est située plus près du centre des déplacements entre Churchill et le Sud.

Il n'est donc aucunement prévu d'abolir le poste de directeur régional à Dauphin. Je ne sais cependant pas ce qui arrivera au présent titulaire; je le connais très bien, depuis plusieurs années. Il est possible qu'il arrive à l'âge de la retraite dans la période que vous avez mentionnée il y a quelques moments; mais si tel est le cas, il sera remplacé sur place à Dauphin.

M. Ritchie: J'aimerais souligner une autre chose. Pour tenir compte des recommandations du rapport *B et B* qui sont une excellente politique d'embauche au niveau local par suite de leur nature, vos gens de Winnipeg ont déclaré qu'ils voulaient embaucher les gens de la région et ceci semble très logique. Toutefois, l'embauchage, qui, disent-ils, sera fait dans la ville, sera fait d'une façon telle que les nouveaux employés seront probablement recrutés au sein de la main-d'oeuvre de Winnipeg. Ces employés auront à voyager 200 milles avant même de pénétrer dans la région (c'est-à-dire qu'ils devront se voyager pendant les fins de semaines et ainsi de suite).

Bien que la direction du National-Canadien déclare qu'ils veulent, et qu'ils s'attendent à, embaucher les gens de la région, surtout en ce qui a trait au bilinguisme, les mécanismes d'embauche de ces employés sont tels qu'ils seront certainement presque recrutés dans la région centrale de Winnipeg. C'est une question de logique, je pense.

M. MacMillan: Je serais heureux d'étudier cette question et d'y apporter sa véritable réponse. Je m'attends à ce que la réponse soit que ces hommes qui présentent leur candidature font partie d'une liste d'ancienneté consolidée; il y a des personnes qui sont temporairement résidentes à Winnipeg et qui présentent leur candidature à Dauphin. Qu'ils déménagent ou non dépendra d'eux, mais je peux essayer de trouver la réponse de toute façon, monsieur Ritchie. Je pense que c'est là la réponse probable.

M. Ritchie: Monsieur MacMillan, pourriez-vous m'envoyer une lettre aussi détaillée que possible sur ce déménagement?

M. MacMillan: Oui, j'en serais heureux. En fait, j'ai l'intention d'étudier toute cette question de Dauphin dès que j'en aurai l'occasion.

M. Ritchie: Si voulez bien faire cela, je pense que ce sera mon commentaire principal.

J'aimerais également vous demander si vous procédez à une ventilation par région? De quelle façon et dans quelles régions vos lignes ferroviaires sont-elles rentables? Ces données sont-elles publiées?

M. MacMillan: Nous la faisons à des fins de contrôle interne. Elles ne sont pas publiées pour plusieurs raisons. Entre autres, parce qu'elles sont faites par imputation approximative plutôt qu'effective.

Pour procéder à une imputation effective, nous devrions établir une technique comptable entre secteurs et entre régions qui se sont partagé les revenus de façon très similaire à ce qui est fait pour des entités corporati-

[Texte]

never felt that it was worthwhile to go to the expense to do just that. But we do have some figures for our own purposes that we use to make an assessment as to the financial position certainly of each region and I think we are capable of it in each area.

Mr. Ritchie: I asked this partly because I became interested in the freight-rate structure which is, as you know, important in western Canada and a bone of contention; but an attempt to evaluate where railways, either CP or CN, made their money and where they spent it, seemed almost impossible. Do you make this information public, in any way?

Mr. MacMillan: No, we never have, to my knowledge, published any material of that kind for the reasons I gave. The basic problem is not the expense side; we know that with great exactitude. But the revenue side is much more difficult.

• 1015

In normal railway billings, for exmple, the revenue is accrued to the delivering station and that, of course, would not give a fair measure of revenue earned by a territory. To take the Dauphin area, the Northern Manitoba area, the traffic which moves through there from the West, and in reverse, from the east to the west, is carried by the area, but it neither originates from the area nor is delivered there. So, in normal accounting procedures there would be no revenue accrued to it at all. The same thing is true of regional activity. There is traffic which moves through the entire prairie region from the east to the west, and from the west to the east. It is ship bridge traffic to them and they get no revenue from it, so we have not felt this was a fair test.

Mr. Ritchie: I would like to ask you, what do your economic trends indicate to the CNR as to the recovery of the economy, that is? Is your tonnage up to expectations? Is it rising with the economy? What is your forecast for this year?

Mr. MacMillan: The economy in the country, as you probably know, declined perhaps around the beginning of 1970, our economy did likewise and has continued to go down. We went over the end of the year with reduced tonnage, reduced earnings, and they have continued although we are beginning to see a glimmer of light. The forecasts are that there should be a degree of recovery beginning around the middle of the year and we hope accelerating in pace towards the end of the year carrying forward into 1972. That, in capsule form, is the railway's forecast.

Mr. Ritchie: In what areas, in a general way, say grain, minerals and manufacture, do you forecast increased tonnage or does your economy look for?

Mr. MacMillan: Grain is moving at very heavy tonnage now. I do not think there is any anticipated increase in tonnage of grain. Some of the other commodities, lumber and forest products, were down. We are hopeful they will recover. Iron ore was down, and the hope again is that

[Interprétation]

ves différentes, et nous n'avons jamais cru que cela valait la peine de procéder aux dépenses nécessaires pour ce faire. Mais nous avons certainement des données que nous utilisons pour évaluer la situation financière de chaque région et je pense que nous pouvons le faire dans chaque secteur.

M. Ritchie: J'ai posé cette question en partie parce que je me suis intéressé à l'échelle des tarifs de transport qui est comme vous le savez, importante dans l'Ouest et une pomme de discorde; mais toute tentative d'évaluer où les chemins de fer, qu'il s'agisse du CP ou du CN, font leur argent et comment il le dépense, a semblé presque impossible. Rendez-vous ces renseignements publics, sous une forme quelconque?

M. MacMillan: Non, nous n'avons jamais, à ma connaissance, publié des données de ce genre pour les raisons que je vous ai données. Le problème fondamental n'en est pas un de dépenses; nous les connaissons de façon très précise. Mais la question des revenus est beaucoup plus difficile à évaluer.

Dans la facturation normale des chemins de fer, par exemple, le revenu est accrédité à la station qui effectue la livraison; cela, naturellement, ne donnerait pas un aperçu honnête des revenus gagnés par un territoire. Considérons la région de Dauphin et le nord du Manitoba; le trafic ferroviaire qui passe à travers cette région, allant soit de l'Est à l'Ouest au vice-versa, ne provient pas de cette région et n'est pas non plus livré dans cette région. Donc, d'après les méthodes de comptabilité, le chemin de fer n'en obtient aucun revenu. Il en est de même pour l'activité régionale. Des denrées sont transportées à travers toute la région des Prairies, de l'Est à l'Ouest et de l'Ouest à l'Est, mais il s'agit de marchandises en transit et ces régions n'obtiennent aucun revenu de ce trafic. Par conséquent, nous ne considérons pas que c'était un essai valable.

M. Ritchie: J'aimerais vous demander quelles sont les tendances économiques du CN concernant un repris économique? Est-ce que vos prévisions ayant trait au trafic étaient réalisées? Est-ce que le tonnage s'accroît avec la reprise économique? Quelle est votre prévision pour cette année?

M. MacMillan: Comme vous le savez probablement, il y a eu une diminution de l'activité économique au Canada au tout début de 1970; et notre chiffre d'affaires a également diminué, et continue de diminuer. Nous avons commencé cette année avec un trafic réduit, des revenus moindres, et cette tendance continue bien que nous voyons une faible lueur d'espoir. D'après les prévisions, il y aura une certaine reprise économique vers le début de l'année et nous espérons que cette tendance se maintiendra vers la fin de l'année et se poursuivra au cours de 1972. Voilà, en bref, les prévisions du chemin de fer.

M. Ritchie: De manière générale, dans quel domaine, disons les grains, les minéraux, l'industrie manufacturière, prévoyez-vous une augmentation du tonnage?

M. MacMillan: Le transport du grain est intense présentement. Je ne prévois pas une augmentation du tonnage du grain. Le transport de certaines autres denrées tel que le bois d'œuvre et les produits forestiers, étaient à la baisse. Nous espérons que la situation va s'améliorer.

[Text]

this will build up. Automobile traffic was down, but has increased in tonnage quite appreciably, and we look to a continued increase. Those are the basic commodities.

Mr. Ritchie: What about potash? I understand the American railroads have given you a bad time in potash.

Mr. MacMillan: Potash at the moment is not moving as heavily as we would hope it would move. The trouble has not been necessarily the American railways as much as the world market in potash. I think their tonnage is also down. I do not have the actual figures at my fingertips, but basically that is the position.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman. I think I have exhausted my time.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I have some questions, Mr. Chairman, but unfortunately I was not here last week and if I am repetitious I hope you will call me to order.

Some time ago, Mr. Chairman, we passed a bill, C-186, in this Committee, and it had to do with the CNR's financing and long-term debt. I would like to ask some questions in that respect because at that time it struck me that we were passing some very substantial amounts to the tune of \$229 million with very little detail. I wonder, and this will be a twofold question, if we could get some details on the investments that we passed in this particular bill, and if we will be seized in the coming year with a similar amount under the same headings.

• 1020

I am thinking particularly of the first phase of the question, road property—\$126 million. Could we possibly get some details on that? I do not have to name all the other headings because I think they should be available to the witness. Could you possibly enlighten us? The date of the bill is November 9 and there were expenditures to be performed in the calendar year of 1970. It leaves us very little time to review something that had been programmed prior to the bill.

The other information that I would like to get, Mr. Chairman...

The Chairman: Mr. Trudel, would you break your questions up to give Mr. MacMillan an opportunity to answer?

Mr. Trudel: All right. I was just laying the grounds for the questions I was going to ask and then we would know exactly what we are talking about.

Possibly Mr. MacMillan or Mr. Vaughan will want to answer the first part of the question.

Mr. MacMillan: Mr. Trudel, the bill to which you refer I assume is the Canadian National Finance and Guarantees

[Interpretation]

Le minerais de fer était également à la baisse et nous espérons encore que cette situation s'améliorera. Le trafic des automobiles était également à la baisse, mais a augmenté considérablement, et nous prévoyons que cette augmentation va se maintenir. Ce sont là les denrées de base.

M. Ritchie: Et en ce qui concerne la potasse? Je crois que les chemins de fer américains vous ont donné du fil à retordre en ce qui a trait à la potasse.

M. MacMillan: Le trafic de la potasse n'est pas aussi lourd que nous l'aurions voulu. Le problème n'est pas tellement avec les chemins de fer américains, qu'avec le marché mondial de la potasse. Je pense que leur tonnage a également diminué. Je n'ai pas les chiffres à ma disposition, mais fondamentalement, telle est la situation actuelle.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président. Je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Monsieur Trudel, vous avez la parole.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai quelques questions, monsieur le président, mais malheureusement je n'étais pas ici la semaine dernière et si je répète ce qui a déjà été dit, je vous prie de me ramener à l'ordre.

Il y a quelque temps, monsieur le président, nous avons adopté le projet de loi, C-186, au sein de ce Comité, et il avait trait au financement du Canadien National et à la dette à long terme. J'aimerais poser quelques questions sur ce sujet parce qu'à ce moment-là, j'ai eu l'impression que nous adoptions des montants très considérables, se chiffrant à 229 millions de dollars, sans examen approfondi. Je me demande, et il s'agira d'une question comprenant deux parties, si nous ne pourrions pas obtenir

des détails sur l'immobilisation que nous avons adoptée dans ce bill, et si nous serons saisis au cours de l'année à venir d'un montant analogue sous la même rubrique.

Je pense spécialement à la première partie de la question, la propriété du chemin, \$126 millions. Pourriez-vous nous fournir des détails à ce sujet? Je ne suis pas tenu de nommer toutes les autres rubriques, car je crois qu'elles devraient être disponibles au témoin. Pourriez-vous nous éclairer? Le projet de loi date du 9 novembre et des dépenses devaient être effectuées au cours de l'année civile 1970. Cela nous laisse très peu de temps pour revoir ce qui a été prévu antérieurement au projet de loi.

L'autre renseignement que j'aimerais obtenir, monsieur le président...

Le président: Monsieur Trudel, pourriez-vous décomposer vos questions de manière à permettre à M. MacMillan de répondre?

M. Trudel: Très bien. Je ne faisais que préparer le terrain pour les questions que j'allais poser. Nous saurons alors exactement de quoi nous parlons.

Peut-être M. MacMillan ou M. Vaughan consentiront-ils à répondre à la première partie de la question.

M. MacMillan: Monsieur Trudel, je présume que le bill dont vous faites mention est la Loi sur les valeurs et les

[Texte]

tee Act for 1970, and the tabulation to which you refer is contained in Section 3, where we have road properties, branch lines, equipment, telecommunications, hotels, investments and affiliated companies, totalling \$229 million. The total of these individual items constitutes the capital budget for the system for the year 1970.

I should say that the legislation follows the pattern of many many years and it authorizes the company to make the expenditures. Then, in subsequent sections, it authorizes the Minister of Finance to loan the company the money with which to make these expenditures, and subsequently authorizes the issue of securities guaranteed by the Crown, the proceeds being used to pay back the Minister.

The implications always flow from this that the money is in fact borrowed but, in reality, there is no money borrowed at all. The funds required to meet these expenditures are provoked by the corporation itself through the medium of depreciation accruals, the sale of salvage, amortization of debt and the purchase of preferred stock by the Crown.

With that preliminary explanation, I shall try to give you some details of what is back of all these items. Is that what you would like, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Please. I accept the procedure you have outlined. I understand this has been going on for a good many years.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Trudel: In other words, this is not a surprise package that comes to us. It may be to us, but to the company officials it is something that you have lived with over the years.

The purpose of my question is to find out possibly more details of what has happened in the past, and also, as I was mentioning, what the extent of the requirements will be for this operative year that we are into now.

Mr. MacMillan: 1971.

Mr. Trudel: Right.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Vaughan: Perhaps if I outlined the procedure, Mr. Trudel, we have been following for some years, it might lay some further groundwork for you while we see if we have the 1971 budget.

• 1025

What happens during the summer, for instance, of this year is that the various elements of the organization will begin preparation of the capital and operating budget for 1972. That procedure for 1971 began last summer. Following the approval of the budget, so-called, when it is all brought together at headquarters it is then taken to the board of directors of the company towards the end of the year. After that, pursuant to the statute, the Canadian National Railways Act of 1955, it is submitted to the Minister of Transport, Minister of Finance, for reference to the Governor in Council. Following that it is given an order in council approval and tabled in Parliament. The procedure in the past years has been that following the

[Interprétation]

finances des Chemins de fer nationaux pour 1970, et le tableau dont vous faites mention est contenu dans l'article 3, où l'on parle de propriétés financières, d'embranchements, de matériel, des télécommunications, des hôtels, et des placements dans des compagnies affiliées, le tout s'élevant à \$229 millions. Le total de chacun de ces postes constitue le budget en capital pour le réseau pour l'année 1970.

Je devrais ajouter que la Loi sur la procédure de plusieurs années et donne à la compagnie l'autorisation d'engager des dépenses. Dans les articles qui suivent, elle donne au ministre des Finances l'autorisation de prêter à la compagnie l'argent lui permettant d'engager ces dépenses. Et par la suite autorise l'émission du titre garanti par la Couronne, processus employé pour payer en retour le ministre.

Cela implique de fait que l'argent emprunté n'est pas en fait de l'argent emprunté. Les fonds nécessaires à faire face à ces dépenses sont provoqués par la corporation elle-même au moyen des accumulations de dépréciation, de la vente de droits, de l'amortissement de dettes et de l'achat d'actions privilégiées par la Couronne.

Après cette explication préliminaire, j'essaierai de vous donner certains détails sur ce qui reste de tous ces postes. Est-ce là ce que vous désirez, monsieur Trudel?

M. Trudel: S'il vous plaît, j'accepte le cheminement que vous avez fait. Si je comprends bien, c'est ainsi depuis déjà plusieurs années.

M. MacMillan: Oui.

M. Trudel: En d'autres termes, ce n'est rien de nouveau pour vous. Ce peut l'être pour nous, mais pour les cadres de la compagnie, c'est une chose à laquelle vous êtes habitués au cours des années.

La question vise à découvrir, si c'est possible, plus de détails sur ce qui s'est passé par le passé, et, également, comme j'ai dit, quelle sera l'étendue des besoins pour l'année d'exploitation dans laquelle nous sommes présentement.

M. MacMillan: 1971?

M. Trudel: C'est exact.

M. MacMillan: Oui.

M. Vaughan: Si nous exposons la façon de procéder, monsieur Trudel, que nous avons suivie depuis des années, cela vous donnera peut-être une idée de base tandis que nous verrons si nous avons le budget pour 1971.

Ce qui se passe, par exemple, au cours de l'été de cette année-ci, c'est que les divers éléments de l'organisme vont commencer à préparer le budget d'exploitation et du capital pour 1972. Pour 1971, cela a été comme l'été dernier. Une fois le budget approuvé, une fois rendu au siège social, il est ensuite envoyé au Conseil d'administration de la société vers la fin de l'année. Ensuite, selon la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada de 1955, il est soumis au ministre des Transports, au ministre des Finances, pour être ensuite envoyé au gouverneur en conseil. Le budget reçoit ensuite l'approbation du décret du Conseil et il est ensuite déposé au Parlement. Au cours des dernières années, la procédure adoptée a été la

[Text]

appearance here of the officers of the company the particular legislation to which you refer, Bill C-186, was then introduced into the House of Commons, and because of the fact that the officers had appeared here just immediately prior to that the bill was not then referred to a committee of the Commons. After its passage there it proceeded to the other place and after its regular procedure there was referred to a committee over there. So this particular bill, C-186, which dealt with an 18-month period, January 1, 1970 to June 30, 1971, providing for these elements of preferred stock, deficit drawdowns, appointment of auditors, any borrowing authority that may be required by the company, were contained in this bill as authorizations.

Now while the bill contains a lot of large figures they are really not additive. The basic thing was that the bill is a traditional bill that was agreed upon many years ago—I guess two decades ago—in order to bring all the financing requirements into one place. So many of the things that were in there are pursuant to other statutes. The order in council, for instance, is passed pursuant to the Financial Administration Act. Certain other elements of it are pursuant to the Capital Revision Act of 1952. Nevertheless, this bill brought everything together.

Now, for the 1971 budget, which will contain a line of credit and the authorization of our own self-generated fund through depreciation, preferred stock, will run from January 1, 1971 to June 30, 1972. So we have an overlap there. Then the next bill that should come along will pick up certain aspects of this bill and then take them on into 1972.

That is sort of a general statement of the legislative procedure. If you wish some elements of the 1971 budget, the President has it here now.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think I have far more concern now than I had when I originally placed the question. If this is tradition, I think it should be broken. Mr. Vaughan, in giving me the answer, certainly has not proved to me that all the financing comes under one bill. This is one reason I asked the question. I am still very much alarmed and concerned that this tradition has allowed us to look at something over which we have no control, expenses that were planned in the previous year. This is not being critical of the officials we have before us, but while we are talking now of something that we feel should be before us they are planning next year's expenditures over which we will have no control, because they will have been planned and executed by the time they come here. The same happened when we had this bill before us.

To be very specific, I have a question under a section that was referred to by Mr. MacMillan. Under Section 3 there was an expenditure in respect of rolling stock before July 1, 1971, and this to the tune of \$163 million. To be very specific, I would like to get a progress report on that, which is contained in an article that we have passed prior to this day's session and that was to be executed before July 1.

[Interpretation]

suivante: à la suite de la comparution des fonctionnaires de la compagnie, le bill dont vous avez fait mention, c'est-à-dire le bill C-186, a ensuite été présenté à la Chambre des communes, et puisque les fonctionnaires venaient juste de comparaître, le bill n'avait pas été renvoyé à un Comité de la Chambre des communes. Après que la procédure complète son cours actuel, il a été confié à un Comité. Ainsi, le présent bill, c'est-à-dire C-186, dans lequel il était question d'une période de 18 mois allant du 1^{er} janvier 1970 au 30 juin 1971, et prévoyant tous ces éléments, c'est-à-dire les actions privilégiées, les moins values de déficits, les nominations de vérificateurs et toute autorisation en vue d'un emprunt qui pourrait être exigé par la compagnie étaient mentionnés dans le présent bill sous la rubrique autorisation.

Bien que le bill fasse mention des chiffres élevés ceux-ci ne sont pas les additifs. Le fait est que le bill était un bill traditionnel qui avait été adopté il y a bien des années, il y a bien vingt ans, je suppose, afin de rassembler en un endroit, toutes les réclamations d'ordre financier. C'est pourquoi bien des articles de ce bill étaient conformes à d'autres lois. Le décret du conseil, par exemple, est d'adopter, conformément à la Loi sur l'administration financière. D'autres éléments encore ont été adoptés conformément à la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada de 1952. Toutefois, le présent bill a tout rassemblé.

Le budget de 1971 allant du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972, tiendra compte d'une ligne de crédit et d'une autorisation d'autofinancement par voie d'actions privilégiées qui ont enregistré une baisse. Il y a donc chevauchement. Le prochain bill reprendra alors certains aspects du prochain bill et les appliquera à l'année 1972.

Voilà un exposé sommaire sur la procédure législative. Si vous désirez connaître certains éléments du budget de 1971, le président l'a ici en main.

M. Trudel: Monsieur le président, je suis enore beaucoup plus inquiet maintenant que je l'étais lorsque j'ai posé la question. S'il s'agit là d'une tradition je crois qu'il faudrait rompre avec cette dernière. Dans sa réponse, M. Vaughan, ne m'a certainement prouvé que toute la question relative au financement est comprise dans un seul bill. C'est une raison pour laquelle j'ai posé la question. Le fait que la tradition nous laisse regarder quelque chose que nous ne pouvons pas maîtriser, c'est-à-dire les dépenses qui avaient été prévues l'année précédente, m'inquiètent encore beaucoup. Je ne critique pas les fonctionnaires qui se sont présentés devant nous, mais pendant que nous parlons de questions que nous devrions avoir sous les yeux, les fonctionnaires prévoient déjà les dépenses de l'an prochain que nous ne pourrions pas maîtriser, parce qu'elles auront été prévues et exécutées lorsque nous les aurons sous les yeux. La même chose s'est produite en ce qui a trait au présent bill.

En fait, j'ai une question qui a trait à l'article qu'a mentionné M. MacMillan. Selon l'article 3, il y a eu des dépenses relatives au matériel roulant, avant le 1^{er} juillet 1971, qui ont atteint des chiffres de 163 millions de dollars. Pour être plus précis, j'aimerais avoir un rapport de l'état de la question qui avait été étudiée dans un article que nous avons distribué avant la séance

[Texte]

This is contained on page 2, section 3, under C—Contracts for New Equipment Prior to July 1, 1971.

The Chairman: Mr. MacMillan.

• 1030

Mr. MacMillan: I will give you that, Mr. Trudel. But I have to say by way of further explanation that section 3(c) refers not only to new equipment but to general additions and conversions, in other words to all of those things which the company does, and it includes a figure of \$163 million. Again, that is not a figure which is to be spent, but rather a global sum provided under this particular form of legislation to enable the corporation to carry on its business during the first six months of the year. The first six months of the year are being picked because the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act was in fact enacted before July 1—it always used to be done before the Easter Recess actually—and to protect against the possibility of it not being enacted prior to Easter the device was adopted many years ago to provide for the first six months. We do have a tabulation of the \$163 million shown there. We did not bring with us the papers for the 1970 budget, but we can give you the breakdown of this.

Mr. Trudel: According to what Mr. Vaughan was saying and what you are now saying, Mr. MacMillan, what would be the calendar pattern of your financing? I have heard dates running 18 months prior and 18 months after, and I would like to find out just exactly on what calendar you operated. Was it January 1 to December 31? Did you break it into several divisions? It now seems there are conflicting dates, either in the financing, the operation, or the Annual Report.

Mr. Vaughan: Our actual operating accounts are done on a calendar year, and this Annual Report that you have in front of you deals with a 12-month period for 1970.

The other feature that I was mentioning, contained in this statute, C-186, has to do with the authorization of certain capital expenditures that the company wishes to make, and it establishes a line of credit beyond a 12-month period. You will find that in those references you made to Section 3 (b) and 3 (c). So, as the President said, the company had to carry on its business and the legislation provided for that extra period of time. But the actual accounts and the operating revenues and expenses that you have in the Annual Report in front of you deal with the calendar year 1970.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to find out if there ever has been any program put forth by the company officials at any one time, either now or prior to this date, where a pattern of financing of their operations was concentrated into one place, as has been suggested to the government by the officials of the company. In other words, to make the reading of the financing or the legislation that comes before us far more meaningful, have

[Interprétation]

d'aujourd'hui et qui devait être exécuté avant le 1^{er} juillet.

Il se trouve à la page 2, article 3 sous la rubrique C—contrats pour matériel nouveau avant le 1^{er} juillet 1971.

Le président: Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Je vous le concède, monsieur Trudel. Mais je dois dire en guise d'explication supplémentaire que l'article 3c) ne s'applique pas seulement au nouvel équipement mais aux additions et conversions en général, en d'autres termes à toutes ces choses que la compagnie fait, et il comporte un chiffre de \$163 millions. De nouveau, ce n'est pas un chiffre qui doit être dépensé, mais plutôt une somme globale prévue en vertu de cette forme spéciale de loi qui permet à une société de continuer son exploitation pendant les premiers six mois de l'année. Les premiers six mois de l'année sont choisis parce que la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement en garantie) a été de fait adoptée avant le 1^{er} juillet. On avait l'habitude de la faire avant l'ajournement de Pâques, et pour se protéger contre la possibilité qu'elle ne serait pas adoptée avant Pâques, le dispositif a été adopté il y a plusieurs années pour prévoir pour les premiers six mois. Nous avons un calcul de \$163 millions indiqué ici. Nous n'avons pas apporté avec nous les documents des prévisions budgétaires de 1970, mais nous pouvons vous donner une répartition de ceci.

M. Trudel: Selon ce que M. Vaughan a dit et ce que vous dites présentement, monsieur MacMillan, quel serait le motif annuel de votre financement? J'ai entendu des dates allant de 18 mois avant à 18 mois après, et j'aimerais savoir exactement le motif de votre calendrier d'exploitation. Est-ce du 1^{er} janvier au 31 décembre? L'avez-vous divisé en différentes divisions? Il me semble maintenant savoir exactement le motif de votre calendrier d'exploitation, ou dans le rapport annuel, des dates incompatibles?

M. Vaughan: Nos comptes d'exploitation réels sont faits selon l'année civile, et ce rapport annuel que vous avez devant vous traite d'une période de 12 mois pour 1970.

L'autre point que j'ai mentionné, contenu dans la présente loi, C-186, touche l'autorisation de certaines dépenses en capitaux que la compagnie désire faire et il établit une ligne de crédit au-delà de la période de 12 mois. Vous trouverez que dans ces renvois que vous avez faits à l'article 3b) et à l'article 3c). Donc, comme le président l'a dit, la compagnie a dû continuer son exploitation et la loi a prévu cette période supplémentaire de temps. Mais les comptes réels et les revenus et dépenses d'exploitation que vous voyez dans le rapport annuel que vous avez en mains s'appliquent à l'année civile 1970.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais savoir si jamais un programme a été proposé par des fonctionnaires de la compagnie, que ce soit maintenant ou avant la présente date, ou une forme de financement de leurs exploitations sera concentré à un endroit comme il a été suggéré au gouvernement par les fonctionnaires de la compagnie. En d'autres termes, de rendre la lecture du financement ou de la loi qui est devant nous plus compréhensible, avons-nous eu des propositions faites au

[Text]

We had any plan proposed to the government by the officials of the company at any one time?

Mr. MacMillan: Perhaps I might answer your question in this way, Mr. Trudel. There is a very serious doubt that this form of legislation is appropriate in the present circumstances. It evolved and was adopted many years ago when the company's capital expenditures were in fact financed by borrowings from the Crown. That practice is not being used now. We have not borrowed any money from anybody to finance a capital expenditure since 1960, I think it is. So that we have a history now of about 10 years when the borrowing powers under the legislation have not been used at all.

• 1035

In our own procedures and practices, the total capital expenditures are all consolidated on the calendar basis, the same as they are operating by; but because it was felt many, many years ago that, unless the budget had been approved prior to the end of a calendar year, we did not have authority to proceed and to provide during the initial period of the year, the company could advance such capital expenditures as had to be activated early in the year, really to meet the work seasons, if nothing else.

They built in this six-months-bridge financing opportunity, but it has never been utilized. We have never borrowed any of that money, either, and it is just, if you wish, following the pattern of the legislation that has gone on for very long periods of time. I know that this is not obvious because very frequently I read in *Hansard* of members of the House talking about loans and of these sums being advanced year after year; but they are not. In reality the money has not been borrowed: the company has financed its expenditures through its own means.

I do not know whether it would be helpful to you but I would be delighted to discuss this with you and show you exactly how we do it, and all the documentation that is behind it.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I certainly appreciate that answer. I understand that we will be getting into recapitalization and, at that particular time, I think I will take up the offer that was just made to us.

I have one last question because I understand my time must be up, Mr. Chairman. This refers to the auditor's report to Parliament for the year ended December 31, 1970. On page 5, specifically on long term debt, I was wondering, Mr. Chairman, if the officials of the company...

The Chairman: Mr. Trudel, we have not come to the auditor's report yet.

Mr. Trudel: I am sorry. I will reserve that question for later, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. MacMillan, you said last week that the increases in freight rates brought you in increased revenue in the neighbourhood of \$37 million. In going over your annual report, I notice that you had an increase of 7.7 per cent in volume; an increase in high-

[Interpretation]

gouvernement par les fonctionnaires de la compagnie en aucun temps?

M. MacMillan: Je pourrais peut-être répondre à cette question de cette façon, monsieur Trudel. Il y a un doute très sérieux que cette forme de loi soit appropriée aux présentes circonstances. Elle comporte et a été adoptée il y a plusieurs années lorsque les dépenses en capitaux de la compagnie étaient en fait financées par des emprunts à la Couronne. Cette pratique n'est pas utilisée présentement. Nous n'avons pas emprunté d'argent de quiconque pour financer les dépenses en capitaux depuis 1960, si je me souviens bien. Depuis environ dix ans, les pouvoirs d'emprunt accordés en vertu de la loi n'ont jamais été utilisés.

Dans nos propres procédures et pratiques, l'ensemble des investissements sont tous consolidés le long de l'année civile, de la même façon qu'ils sont répartis; toutefois, il y a plusieurs années, on a estimé que, à moins que le budget n'eut été approuvé avant la fin de l'année civile, nous n'étions pas autorisés à subventionner au cours de la première période de l'année, la Société pourrait avancer pareil investissement comme il a fallu faire au début de l'année, pour répondre au travail saisonnier, c'est rien d'autre.

Ils ont établi ce plan de financement de six mois, mais il n'a jamais été utilisé. Nous n'avons jamais emprunté aucune partie de cet argent non plus, car il faut s'en tenir aux dispositions de la loi appliquée depuis longtemps. Je sais que cela n'est pas clair, parce que je lis très souvent dans le *Hansard* que des députés discutent des prêts et des sommes d'argent qui sont avancés une année après l'autre; mais elles ne le sont pas. En réalité, l'argent n'a pas été emprunté: la Société a financé ses dépenses par ses propres moyens.

J'ignore si cela vous serait utile, mais j'aimerais en discuter avec vous et vous montrer exactement comment nous le faisons, toute la documentation à l'appui.

M. Trudel: Monsieur le président, j'apprécie certainement cette réponse. Il semble que nous traiterons de la recapitalisation et, à ce moment précis, je pense accepter l'offre qui nous a été faite.

J'ai une dernière question, car c'est tout le temps dont je dispose, me semble-t-il, monsieur le président. Elle concerne le rapport que l'auditeur a présenté au Parlement pour l'année se terminant le 31 décembre 1970. A la page 5, particulièrement en ce qui concerne la dette à long terme, je me demandais, monsieur le président, s'il y a un représentant de la Société...

Le président: Monsieur Trudel, nous n'en sommes pas encore au rapport de l'auditeur.

M. Trudel: Je m'excuse. Je poserai cette question plus tard, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur MacMillan, vous avez dit la semaine dernière que les augmentations du taux de transport vous apportaient un revenu accru de l'ordre d'environ 37 millions. En parcourant votre rapport annuel, je remarque que vous avez eu une augmentation

[Texte]

way transportation, express and highway services—you do not really say that it is strictly in the trucking industry—of 10.6 per cent. Could you give the Committee some idea as to what the increase hauled by truck was and what it is expected to be this year?

Mr. MacMillan: In dollars?

Mr. Horner: In dollars if you want, yes.

Mr. Vaughan: Are you speaking of those, what we call, separately operated truck companies on...

Mr. Horner: Your trucking firms, yes.

Mr. MacMillan: The 10.6 per cent, Mr. Horner, appertains to the express services.

Mr. Horner: Yes.

Mr. MacMillan: It is the 1971 figure that you had an interest in, was it not?

Mr. Horner: Yes. What I am trying to project into my own mind is whether freight haul is going up faster by truck than it is over your rail system?

● 1040

Mr. Vaughan: Perhaps I could say a few words. The freight rate increases amounted to \$34.7 million; that definitely helped us. The carload revenue ton miles increased 7.7 per cent but that increase takes place mainly in the low-rated bulk commodities, particularly, grain and coal. That volume increase brought a tentative workload but to offset any benefit from increased volume or freight rate increase we had a fall-off in our manufactures and miscellaneous type of traffic because of the General Motors strike, because of strikes in the pulp and paper industry and because of the economy not being too buoyant. In the final analysis carload freight services revenues increased only \$28.6 million even though we calculated that the rate increases bring us \$34.7 million.

Mr. Horner: Could you give me some idea as to the increase in your trucking.

Mr. Corner: On the express side you have this increase of 10.6 per cent in revenues or \$11.1 million, \$6.6 million of which was related to our surface traffic. There was about a million dollars of rate action benefit there, and, of course, higher volume of business. Another important factor in this express services revenues category is our container traffic and that increased \$4.2 million over 1969. Our air express revenues went up by \$1.7 million and that was chiefly the result of traffic diverted due to the postal service difficulties experienced in 1970. Then, to complete the picture, we had a fall-off in Plan 1, piggyback traffic, of \$1.8 million.

Mr. Horner: That is a very comprehensive answer but in my own simple mind I am not any clearer.

Mr. MacMillan: Yes, have you the forecast for 1971?

[Interprétation]

de 7.7 p. 100 en volume; une augmentation dans le transport routier, et les services express et routiers... Vous n'avez pas vraiment dit que c'était strictement dans l'industrie du camionnage... de 10.6 p. 100. Pourriez-vous dire au Comité quelle a été l'augmentation de l'industrie du camionnage et qu'elle sera cette année?

M. MacMillan: En dollars?

M. Horner: En dollars, si vous voulez, oui.

M. Vaughan: Parlez-vous de ce que nous appelons les entreprises de camionnage exploitées séparément sur...

M. Horner: Aux entreprises de camionnage, oui.

M. MacMillan: Le 10.6 p. 100, monsieur Horner, appartient au service express.

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Vous vous intéressez aux chiffres de 1971, n'est-ce pas?

M. Horner: Oui. J'essaie de concevoir si le transport se fait plus rapidement par camion que par chemin de fer?

M. Vaughan: Peut-être pourrais-je dire quelques mots. Les augmentations de taux de transport se chiffraient à 34.7 millions: cela nous a certainement aidé. Le revenu par wagonnet en tonne-milles a augmenté de 7.7 p. 100, mais cette augmentation a eu lieu surtout dans les marchandises fournies en bloc et à bas taux particulièrement le grain et le charbon. Cette augmentation du volume a produit une charge de travail supplémentaire mais pour compenser tout bénéfice de l'augmentation du volume ou de l'augmentation des taux de fret, nous avons eu une fuite dans nos produits manufacturés et les différents types de trafic à cause de la grève de la General Motors, à cause des grèves d'industrie de la pulpe et du papier et à cause du fait que l'économie n'était pas trop florissante. Dans l'analyse finale, les revenus provenant des services par fret de wagonnet ont augmenté seulement de \$28.6 millions même si nous avons calculé que les augmentations de taux nous amènent à \$34.7 millions.

M. Horner: Pourriez-vous me donner quelque idée concernant l'augmentation de vos transports par camion.

M. Corner: D'un côté vous avez cette augmentation de 10 p. 100 dans les revenus ou \$11.1 millions, dont \$6.6 millions ont concerné notre transport par surface. Il y a eu environ un million de dollars de bénéfices d'action de taux et naturellement un volume plus élevé d'affaires. Un autre facteur important dans cette catégorie de revenus de service express est nos transports par container et ceux-ci ont augmenté de \$4.2 millions par rapport à 1969. Nos revenus de trafic aérien ont augmenté de \$1.7 million et ceci a été principalement le résultat du changement apporté dans le trafic à cause des difficultés de services postaux qui se sont produites en 1970. Enfin, pour compléter le tableau, nous avons eu une fuite dans le Plan 1 de \$1.8 million.

M. Horner: C'est une réponse très globale mais pour mon simple esprit, je n'y vois pas trop clair.

M. MacMillan: Oui, avez-vous les prévisions pour 1971?

[Text]

Mr. Vaughan: The 1971 forecast?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Horner: You say you had an increase in low-rated bulk commodities such as coal and wheat on the rail lines. That I can understand.

Mr. MacMillan: Right.

Mr. Horner: You had a similar increase in the tonnage hauled by your trucking firms, what has been the increase, if you want to relate the three modes of transportation, moving freight by rail, truck, and air? Which is increasing the fastest?

Mr. Vaughan: One index that I could give you of volume increase relates to the container traffic. For instance, in 1969 we handled 19,630 import-export containers. In 1970 that volume increased to 51,950 which is a pretty important segment of that whole express services revenue side of our business. What we have, Mr. Horner, is the tariffs in 1969-70. Obviously, we have the 1971 projection but it just does not seem to be on the table anywhere but if I give you the 1969-70 at least it gives you an indicator.

Mr. Horner: Yes.

Mr. Vaughan: I guess, pounds originated, 1969, 34,107,820; 1970, 31,394,520; that is hundredweights.

Mr. Horner: That is a decrease on trucks.

Mr. Vaughan: That is on trucks.

Mr. Horner: What is your projection...

Mr. Vaughan: There was a decrease in 1970 over 1969. Apparently, all the trucking industries suffered some kind of a decrease. We do not seem to be able to lay our finger on the 1971 projection at the moment but we will try to as we go along.

• 1045

Mr. Horner: That is all right.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: With all the evidence before you, do you see the same pattern following in 1971?

Mr. MacMillan: One thing we do see is a very definite increase in container traffic in 1971. It will continue to increase and we think very substantially.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. MacMillan: Really dealing with the kernel of your question, I think the greatest growth in the various modes will be experienced in terms of container traffic.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea as to what has happened? Has your trucking fleet continued to grow in spite of the decrease in tonnage hauled or have you cut back in your truck fleet?

[Interpretation]

M. Vaughan: Les prévisions pour 1971?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Vous dites que vous avez une augmentation des marchandises en bloc à bas tarif tels que le charbon et le blé sur les voies ferrées. Je peux comprendre cela.

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Vous avez eu une augmentation semblable dans le tonnage transporté par vos firmes de transport, quelle a été cette augmentation, si vous voulez vous rapporter aux trois modes de transport qui transportent le fret par rail, par camion et par air? Quel est celui qui augmente le plus vite?

M. Vaughan: Un indice que je pourrais vous donner de l'augmentation de volume a trait au transport par container. Par exemple, en 1969, nous avons manutentionné 19,630 containers d'import-export. En 1970, ce volume est passé à 51,950, ce qui est un segment très important de cet aspect des revenus des services express de nos affaires. Ce que nous avons, monsieur Horner, ce sont les tarifs de 1969-1970. Manifestement, nous avons les prévisions pour 1971 mais elles ne semblent pas être sur la table ici mais si je peux vous donner les chiffres de 1969-1970 au moins cela vous servira d'indication.

M. Horner: Oui.

M. Vaughan: Je pense, en livres, pour 1969, 34,107,820; pour 1970, 31,394,520; c'est-à-dire en quintaux.

M. Horner: Ceci fait une diminution pour les camions.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Horner: Quelle est votre estimation...

M. Vaughan: Il y a eu une diminution en 1970 par rapport à 1969. Apparemment, toutes les industries de transport par camion ont enregistré une sorte de diminution. Nous ne semblons pas pouvoir trouver les estimations pour 1971 à l'heure actuelle, mais nous essaierons de les trouver au fur et à mesure que nous continuons.

M. Horner: C'est exact.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Avec tous les témoignages qui nous sont présentés, est-ce que vous pensez que la même chose se produira en 1971?

M. MacMillan: Ce que nous entrevoyons, c'est une augmentation très certaine du trafic des containers en 1971.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

M. MacMillan: Pour traiter du noeud de la question, je crois que réellement nous verrons se produire la plus importante augmentation du trafic des containers.

M. Horner: Pourriez-vous nous dire ce qui s'est produit? Est-ce que votre flotte de camions a continué à grandir malgré l'augmentation du tonnage transporté ou avez-vous diminué le nombre de vos camions?

[Texte]

Mr. MacMillan: No, our truck fleet remains pretty constant, Mr. Horner.

Mr. Horner: You have not purchased any more lines, shall we put it that way.

Mr. MacMillan: I have to think of the timing on this. There is one—I do not know whether it has been completed or not at the moment—but it is a small operation intended to provide service in an area where we think there is need for it. I will tell you about that, but I would not like to put it on the record...

Mr. Horner: I see.

Mr. MacMillan: ... because I do not know the status of this transaction.

Mr. Horner: Oh, I see. You do not know whether you have bought it yet.

Mr. MacMillan: No, I do not know.

Mr. Horner: Did the application—and I think this question was asked last week—of the Maritimes freight rates payments to the trucking firms make any appreciable difference to the revenues on your trucking fleets in the Maritimes?

Mr. MacMillan: That was asked.

Mr. Vaughan: Yes, that was asked and we are trying to get the answer still, I believe.

Mr. Horner: Oh, I see.

Mr. Vaughan: May I just read this for a moment. The note I have here says:

While there has been some attrition to the revenues we believe this has been rather limited and impossible to isolate specific figures attributable solely to the subsidy as diversion of traffic is affected by a number of other factors such as service, general economic conditions and freight rate increases either singly or in accommodation.

I know that is not a very satisfactory answer, but it is an indication of the fact that we think there has been a minimal diversion of traffic.

Mr. Horner: I would like to leave the trucking and the freight haul and go to the passenger service for a minute. I notice a decline of something like 2.7 per cent in passenger service. That is a decrease in revenue of millions of dollars from passenger traffic. Would it be fair to estimate that the services provided decreased far more than the amount of revenue taken in? I am looking at page 12 of your annual report.

Mr. MacMillan: There has been some decrease in passenger services provided, but not all that great at this point in time.

Mr. Horner: However, it would be logical to assume that you have decreased the least profitable lines and,

[Interprétation]

M. MacMillan: Non, le nombre de nos camions est resté à peu près le même, monsieur Horner.

M. Horner: Vous n'avez pas acheté d'autres circuits, si je puis parler ainsi.

M. MacMillan: Il me faut songer à l'étalement dans le temps à ce sujet. Il y en a un. Je ne sais pas s'il a été complété à l'heure actuelle, mais c'est une petite exploitation ayant pour but de fournir un service dans une région où nous pensons qu'il y en a besoin. Je vous en parlerai mais je ne voudrais pas que ce soit consigné au compte rendu.

M. Horner: Je vois.

M. MacMillan: Car je ne connais pas l'état de cette transaction.

M. Horner: Oh, je vois. Vous ne savez pas si vous l'avez acheté encore.

M. MacMillan: Non, je n'en sais rien.

M. Horner: Est-ce que la demande—et je pense que cette question a été posée la semaine dernière—faite au point de vue de paiements des taux de transport dans les Maritimes aux entreprises de camionnage crée une différence appréciable en ce qui concerne les revenus rapportés par vos flottes de camions dans les Maritimes?

M. MacMillan: Ceci a été demandé.

M. Vaughan: Oui, ceci a été demandé et je pense que nous cherchons toujours à avoir la réponse.

M. Horner: Oh, je vois.

M. Vaughan: Me permettez-vous de lire ceci un instant. La note que j'ai ici indique:

Bien qu'il y ait eu certaines disparitions des revenus que nous pensons être limités et il est impossible d'isoler des chiffres particuliers qui se rapportent uniquement à la subvention car la diversion du trafic est touchée par un certain nombre d'autres facteurs tels que le service, les conditions générales économiques et les augmentations des taux de transport, soit à titre unique ou à titre de logement.

Je sais que ce n'est pas là une réponse très satisfaisante, mais ceci indique que nous pensons qu'il y a eu une diversion minimum du trafic.

M. Horner: J'aimerais quitter ce domaine des transports par camion et de marchandises et passer au service de passagers pour l'instant. J'ai remarqué un déclin de quelque 2.7 p. 100 dans le service des passagers. Il y a une diminution des revenus d'un million de dollars dans le trafic passager. Serait-il juste d'estimer que les services fournis ont diminué beaucoup plus par rapport au revenu que l'on a obtenu? J'examine la page 12 de votre rapport annuel.

M. MacMillan: Il y a eu quelque diminution des services de passagers fournis, mais pas aussi importante pour l'instant.

M. Horner: Toutefois, il serait logique de supposer que vous avez fait des diminutions en ce qui concerne les

[Text]

therefore, the decrease in services would be far greater than the decrease in revenue?

Mr. MacMillan: That is correct. When the question was asked before, Mr. Horner, I answered it more in terms that in North America the travel market during 1970 had declined. It was not confined to railways, but it embraced the highway operators, the airlines and all other modes and we thought this was directly attributable to the slowing up of business conditions, there was not as much travel money available.

Mr. Horner: I asked you this question last week. In the service that was cut off by PennCentral in the line running from Montreal to Chicago, you stated last week that this passenger service received permission from the Canadian Transport Commission to discontinue that service. Did the CNR submit a brief or was there any notice

• 1050

given? Normally in Canada if a service is to be discontinued, notice is given and briefs and arguments may be put forward by interested parties as to why the service should not be discontinued. In this particular case was that done and did the CNR object to the CTC granting permission to the discontinuance of that service?

Mr. MacMillan: What I said was that we were maintaining our service to Sarnia which is the border point en route to Chicago. The services with which we were corporately not involved—the Canadian segments—were the subject of applications to the board, such as the Delaware and Hudson and the Montreal to New York. The Canadian section of these had to be the subject of an application. The same is true of the Burlington Northern Vancouver to Seattle and the Great Northern Winnipeg to Minneapolis.

I do not know whether there was notice given to the public of these applications or whether they were just dealt with as matters over which the Canadian Transportation Commission had no real control because the service was not going anywhere from the border points up. We had none of our own which were in total discontinuance. The only one which was involved was the Chicago service and we are still, as I say, maintaining service to the border.

Mr. Horner: I will pass for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Vaughan, last Thursday we had some of the debts that were disposed of in regard to the Canadian National Pension Plan and Fund and possibly you have had a chance to look into it somewhat since then. As you are aware, this Committee did in the House of Commons unanimously suggest that there be some representation on the CNR Pension Plan with an impartial chairman appointed if the parties could

[Interpretation]

lignes les moins profitables et que, par conséquent, cette diminution des services serait beaucoup plus importante que la diminution des revenus.

M. MacMillan: C'est exact. Lorsque la question a été posée antérieurement, monsieur Horner, j'ai répondu plutôt dans l'optique du marché des transports en Amérique du Nord au cours de l'année 1970 qui avait décliné. Ceci ne se limitait pas aux chemins de fer, mais ceci touchait les exploitations de transport sur les grandes voies, les lignes aériennes et tous les autres modes de transport; et nous avons pensé que ceci était directement attribuable à la diminution des conditions dans les affaires et qu'il en résultait un moins important montant d'argent disponible pour les voyages.

M. Horner: Je vous ai posé cette question la semaine dernière. En ce qui concerne le service, il y a eu des coupures faites par la *Penn Central* en ce qui concerne la ligne exploitée entre Montréal et Chicago, et vous avez indiqué la semaine dernière que ce service passager avait reçu la permission de la Commission canadienne des

transports d'arrêter ce service. Est-ce que la CNR a soumis un mémoire ou est-ce qu'il y a eu un avis qui a été donné? Normalement au Canada si un service est discontinué, il faut en donner avis et des mémoires et des raisons peuvent être présentés par les parties intéressées indiquant pourquoi le service ne doit pas être arrêté. Dans le cas ici est-ce que ceci a été fait et est-ce que la CNR s'est opposée à ce que la CTC donne permission d'arrêter ce service?

M. MacMillan: Ce que j'ai dit c'était que nous continuons notre service jusqu'à Sarnia qui est le point frontière sur la route de Chicago. Les services ne nous concernaient pas au point de vue corporation—le segment canadien—ont fait l'objet de demandes auprès du Conseil, comme dans le cas de la Delaware et Hudson et la ligne Montréal à New-York. La section canadienne de ces lignes a dû faire l'objet d'une demande. Il en va de même pour la ligne de Burlington Vancouver-Nord Seattle et de la ligne du Great Northern Winnipeg à Minneapolis.

Je ne sais pas si l'on a prévenu le public de ces demandes ou si on les a pris comme des questions au sujet desquelles la Commission canadienne des transports n'avait aucun contrôle car le service ne s'étendait pas plus loin que les points frontières. Rien chez nous n'était arrêté complètement. Le seul service qui était impliqué c'était celui de Chicago et nous continuons comme je l'ai dit ce service jusqu'à la frontière.

M. Horner: Je vais passer la parole pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur Vaughan, jeudi dernier nous avons réglé certaines des dettes en ce qui concerne le régime de pension du Canadien National ainsi que la caisse de pension et probablement vous avez eu l'occasion d'examiner ceci depuis. Comme vous le savez, le présent Comité a préconisé d'une façon unanime devant la Chambre qu'il y ait quelque représentation d'établie auprès du régime de pension de la CNR

[Texte]

not agree. I would like to ask today, Mr. MacMillan, in view of the fact that there is a CNR vice-president on the board of directors of the Canadian Goldale Corporation Limited and that that same gentleman has some 500 beneficially held shares now, he was appointed to the board of Goldale on June 17, 1969, and at the same time there is an indication in their brochure that the directors and senior officers of the company did receive \$66,623 in 1969 in remuneration, I wonder if you could clarify the position of whether or not Mr. Toole is receiving two pay cheques, one as a representative on the board of directors of Goldale and one as vice-president of the Canadian National?

Mr. MacMillan: Yes, I made inquiries, Mr. Skoberg, and I discovered that he was in fact a member of the board of this company. He was appointed to the board following a recommendation of the pension committee and since it is not the practice of the Canadian National to invite its officers to sit on boards of other companies other than with the concurrence of the board of directors, it was considered by the board of directors of the Canadian National and his sitting there as a representative of the Canadian National Pension Fund was approved. He has not received any director's fees to his own account. In the brief conversation I had with him, he said he did not think any directors' fees were paid. But in any event a very definite policy of our company is that if he were to have them pay fees, they would be paid in his name in trust for the Canadian National Pension Division and the cheque endorsed and handed to the division. There is no beneficial advantage to him whatever.

Mr. Skoberg: The 500 shares now held and in the name of Mr. Toole, would they be in trust to the Canadian National Pension Fund?

Mr. MacMillan: They probably would be the qualifying shares owned by the Canadian National Pension Fund, yes. He would have to have qualifying shares to be a member of the board. You are quite familiar with that, I am sure.

• 1055

Mr. Skoberg: The point that is of some concern is that the board of directors of the Canadian National can determine if any one of their officers can sit on boards of other companies. CN pension money is being invested, in the method it is being done, in the Canadian Goldale Corporation. The question that comes up is whether or not there is any representation by the employees who are actually putting their money into the Canadian National Pension Fund as to have representation on this type of appointment to any type of any board of any corporation, particularly when it is a speculative investment, such as this one is.

Mr. MacMillan: You are really arguing, here, the case that labour, as such, should be represented on the investment committee. We are quite prepared to discuss that

[Interprétation]

et qu'un président impartial soit nommé si les parties ne pouvaient se mettre d'accord. Je voudrais vous demander monsieur MacMillan, du fait qu'il y a un vice-président du CNR auprès du Conseil de direction de la *Canadian Goldale Corporation Limited* et que cette personne dispose à l'heure actuelle de 500 actions bénéfiques, et qu'il a été nommé au Conseil de la *Goldale* le 2 juin 1969, et que l'on indique dans la brochure que le directeur et les agents supérieurs de la compagnie ont reçu \$66,623 en 1969 comme rémunération, dans cette optique j'aimerais que vous éclairciez si vous le pouvez la situation c'est-à-dire que j'aimerais que vous nous disiez si M. Toole reçoit deux chèques de paye l'un à titre de représentant auprès du Conseil de direction de la *Goldale* et l'un à titre de vice-président du National canadien?

M. MacMillan: Oui, j'ai fait des enquêtes à ce sujet, monsieur Skoberg, et j'ai découvert qu'il était en fait membre du Conseil d'administration de cette compagnie. Il a été nommé auprès du Conseil à la suite d'une recommandation du Comité des pensions et du fait qu'au National canadien on a pas l'habitude d'inviter les agents à siéger auprès de conseils de notre compagnie sauf lorsque le Conseil d'administration du National canadien l'a étudié et approuvé, par conséquent il siège là à titre de représentant du fond de pension du National canadien. Il n'a reçu aucune rémunération à titre de directeur. Au cours de la conversation très courte que j'ai eue avec lui, il m'a indiqué qu'aucune rémunération à titre de directeur ne lui avait été versée, mais de toutes façons notre compagnie a pour ligne de conduite très ferme que s'il y avait eu rémunérations celles-ci auraient été payées à son nom sous l'égide de la division des pensions du National canadien et le chèque aurait été endossé et remis à la division. Il ne reçoit aucun avantage de quelque sorte au point de vue bénéfiques.

M. Skoberg: Est-ce que les 500 actions qui sont détenues actuellement par M. Toole et à son nom seraient-elles en fiducie dans le fonds de pension du National canadien?

M. MacMillan: Il s'agirait probablement des actions donnant droit de garantie et qui sont la propriété de la caisse de pension du National canadien. Il lui faudrait avoir ces actions pour être membre du Conseil. Vous connaissez certainement la question.

M. Skoberg: Ce qui nous inquiète, c'est que le Conseil d'administration du National Canadien ne peut décider si l'un de ses agents peut siéger auprès de conseils d'autres compagnies. De l'argent de la pension du National canadien est investi de cette façon dans la *Canadian Goldale Corporation*. La question qui se pose est de savoir si les employés qui en fait mettent leur argent dans ce fonds de pension du National Canadien ont quelques moyens de faire entendre leur voix au sujet de ce genre de nomination auprès de n'importe quel conseil de corporations, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un investissement de spéculation tel que celui que nous examinons.

M. MacMillan: Ce que vous voulez réellement dire, c'est que dans le présent cas les employés devraient être représentés auprès du comité d'investissement. Nous

[Text]

but it was not raised in the last round of discussions in which I participated on several occasions.

Mr. Skoberg: The only question that this Committee would be interested in, is the unanimous report that was submitted to have equal representation on the plan and on the fund. The two are separate I presume, but I wonder whether or not it would be possible to have more than one in the fund situation with regard to investments. I notice that the Canadian Goldale have recently acquired the Northland Trust Company of Kirkland Lake. This latter dated January 16, 1970 released by the President Mr. Roberts of Canadian Goldale is one point in the brochure which is really striking. It states:

This acquisition is a further step in diversification of Canadian Goldale...

It is referring to the Northland Trust Company.

...into their broad field of investment, land development, housing and apartment construction, shopping centre developments and the company's expansion into fast food industry.

It makes you wonder what the Canadian National employees' pension money is doing going into a fast food industry expansion. I see in the brochure as well that they have the J.B.' Big Boy Family Restaurant and their roast beef sandwiches, home of the Big Boy hamburgers. It would appear to me that if we are being serious—and I think we mentioned this the other day—about this type of investment, that there are people and there are investments in housing developments that could be used. If we want to invest our money or the employees' money into a private corporation, Canadian Goldale, why could not the Canadian National then set up a corporation to invest it into housing for employees or senior citizens and their retired people? Is there anything stopping the Canadian National Pension Fund from doing that now?

Mr. MacMillan: I do not think there is anything stopping it other than the requirements that they maximize the yield, this obligation to everyone who pays into the fund, both the company and the employees. The trend in pension fund investments in the last several years has been for the farsighted ones to embrace in their portfolios a variety of investments which would not have been done many years ago. The pension standards legislation of Parliament contemplates that this is meritorious in some instances, because it provides for in the regulations—I think they are in the regulations—a small percentage in total funds which may be invested in forms which are different.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, do you actually think that they are maximizing the returns on the investment when the shares drop from thirty seven dollars to two dollars and ninety cents. How can you have any control as long as pension money is being invested in a speculative corporation? What type of maximizing could you then possibly suggest in that particular area?

[Interpretation]

sommes tous prêts à étudier cette question, mais celle-ci n'a pas été soulevée au cours des dernières discussions auxquelles j'ai participé à plusieurs occasions.

M. Skoberg: La seule question qui intéresserait le présent Comité, c'est le rapport unanime qui a été soumis aux fins d'obtenir une représentation égale auprès du régime et auprès du fonds, auprès de la caisse. Je suppose que les deux sont distinctes, mais je me demande s'il serait possible d'en avoir plus qu'une en ce qui concerne la caisse, le fonds de pension, dans le cas d'un investissement. J'ai remarqué que la *Canadian Goldale* a récemment acquis la *Northland Trust Company* de Kirkland Lake. Dans cette lettre que j'ai du 16 janvier 1970, qui a été fournie par M. Roberts, président de la *Canadian Goldale*, il est indiqué:

Cette acquisition constitue une autre étape de la diversification de la *Canadian Goldale*...

On parle de la *Northland Trust Company*:

...dans leur vaste champ d'investissement, d'expansion foncière, de construction de logements et d'appartements, d'expansion de centres commerciaux et de l'expansion de la compagnie dans le domaine expansion rapide de l'alimentation.

On se demande ce que va faire l'argent du fonds de pension dans cette industrie alimentaire. Je vois aussi dans cette brochure qu'il est question de la *J. B. Big Boy Family Restaurant* et de leurs sandwiches au rosbif, maison des *Big Boy hamburgers*. Il me semble que pour parler sérieusement—et je crois que nous avons mentionné ceci l'autre jour—de ce genre d'investissement, qu'il y a des investissements dans les constructions de logements qui pourraient être utilisés. Si nous voulons placer notre argent ou l'argent des employés dans une société privée, la *Canadian Goldale*, pourquoi le National Canadien ne pourrait pas établir une corporation pour l'investir dans des logements pour les employés ou pour les citoyens anciens et leurs retraités? Est-ce qu'il y a quelque chose qui empêche la caisse de pension du National Canadien d'agir ainsi?

M. MacMillan: Je ne crois pas qu'il y ait d'autres objections en dehors de celle du maximum de rendement qui est une obligation pour chaque personne qui verse quelque chose au fonds de pension, tant côté compagnie que côté employé. La tendance en ce qui concerne les investissements de la caisse de retraite au cours des dernières années pour ceux qui voyaient à longue échéance, de prendre dans leur portefeuille une variété d'investissements, ce qui n'aurait peut-être pas été fait il y a quelques années. La législation du Parlement sur les normes de pension envisage ces affaires en pensant qu'elle présente un certain intérêt dans certains cas, car il est prévu dans les règlements qu'un petit pourcentage de la totalité de la caisse pour être investi de façon différente.

M. Skoberg: Monsieur MacMillan, en fait, pensez-vous qu'ils tirent le maximum de rendement de leur investissement lorsque les actions tombent de \$37 à \$2.90. Comment pouvez-vous exercer un contrôle lorsque l'argent du fonds de pension est investi dans des sociétés qui font de la spéculation? Quel genre de rendement maximum préconiseriez-vous dans ce domaine particulier?

[Texte]

Mr. MacMillan: One aspect of the tabulation that you gave that you probably did not know about was that the shares were split three for one, so that one had to divide the maximum price. I think you used thirty seven dollars as the maximum price. To get it down to a basis of

• 1100

comparison it becomes about twelve dollars. This stock has suffered the same as almost everything on the stock exchanges in this last year and a half in that they have declined. From what we read in the newspapers, the stock market is improving and let us hope that it will come back.

Mr. Skoberg: Just to complete this area, Mr. MacMillan, it is my information that the Canadian National pension fund has now invested \$4.6 million in this one company. In your own opinion—you do not have to answer it—do you think it is fair that that type of money be put into one corporation?

Mr. MacMillan: I am glad you prefaced the question by wondering whether or not I thought it was fair because I am no financial investment counsellor nor do I have any knowledge of these matters. I do know that if one looks at the portfolios of any company of this kind, or any fund of this kind, he will find that there are individual investments in the single corporation vastly greater than that.

Mr. Skoberg: This may be true but we will let it ride for now. I just hope that you take to heart our recommendation that was made with regard to equal representation on the CN pension fund.

Mr. MacMillan: What I saying is that the practices and procedures we follow are no different from those followed by any other fund of comparable size.

Mr. Skoberg: Just another question somewhat along investment lines, Mr. MacMillan. There was a question asked in the House by Mr. T. C. Douglas on the extent of the involvement in the natural gas pipelines and consortium in the Gas Arctic. There was an indication that the Canadian National has now become involved with the consortium known as Gas Arctic that is planning a pipeline to move natural gas from Prudhoe Bay through Canada to United States. The question that was asked then by Mr. Douglas was whether or not the Minister could tell the nature and extent of this involvement by the Canadian National in Gas Arctic. The Minister, at the time, was not aware of the situation. I wonder if you could clarify just what position the Canadian National is playing in Gas Arctic.

Mr. MacMillan: Yes. The answer begins on the note that this pipeline would go through the Northwest Territories, follow the Mackenzie south into the people section of Canada and Alberta. Through that part of

[Interprétation]

M. MacMillan: Un des aspects de ces tableaux que vous avez fournis et dont vous n'aviez probablement pas conscience, c'est que les actions étaient scindées trois pour une, ce qui obligeait à diviser le prix maximum. Je crois que vous avez indiqué comme prix maximum \$37.

Pour en venir à une base de comparaison, ceci signifie environ \$12. Ces actions ont souffert autant que presque toutes les affaires à la bourse des actions au cours de ces dernières années et demie en ce sens qu'ils ont décliné. D'après ce que nous lisons dans les journaux, le marché des actions s'améliore et espérons qu'il se remettra.

M. Skoberg: Pour en terminer avec ce domaine, monsieur MacMillan, d'après ce que je comprend le fonds de pension du National Canadien a actuellement investi 4.6 millions de dollars dans cette seule compagnie. A notre avis, vous n'avez pas besoin de répondre, qu'est-ce que vous pensez qu'il est juste que ce genre d'argent soit investi dans une seule compagnie?

M. MacMillan: Je suis heureux que vous avez commencé par indiquer dans votre question, que vous vous demandiez si je pensais oui ou non que c'était juste car je ne suis pas un conseiller en investissements financiers et je n'ai pas de connaissances spéciales dans ces questions. Je sais que si l'on examine le portefeuille de toute société de ce genre, ou de toute caisse de ce genre, on s'apercevra qu'il existe des investissements individuels dans ces sociétés uniques qui sont beaucoup plus grands que celui-ci.

M. Skoberg: Ceci peut être exact, mais nous allons laisser les choses aller pour le moment. J'espère simplement que vous prendrez à cœur la recommandation que nous avons faite en ce qui concerne une égale représentation auprès de la caisse de pensions du National Canadien.

M. MacMillan: Ce que je dis, c'est que les méthodes et les procédures que nous suivons ne sont pas différentes de celles qui sont suivies par toute autre caisse d'importance comparable.

M. Skoberg: J'aimerais poser une autre question un peu dans le même sens que ces investissements, monsieur MacMillan. M. Douglas a soulevé devant la Chambre la question de savoir jusqu'à quel point l'on était impliqué dans cette affaire des pipe-lines de gaz naturel et ce consortium de gaz dans l'Arctique. On a laissé entendre que le National Canadien était impliqué dans ce consortium connu sous le titre de gaz Arctique qui prépare l'établissement d'un pipeline pour transporter le gaz naturel de Prudhoe Bay à travers le Canada jusqu'aux États-Unis. M. Douglas a posé la question alors de savoir si oui ou non le ministre pouvait nous dire la nature et l'importance de cette implication du Canadien National dans le gaz Arctique. Le ministre, à l'époque, n'était pas au courant de la situation. Je me demande si vous pourriez nous éclaircir la situation du National Canadien par rapport au Gaz Arctique.

M. MacMillan: Oui. La réponse commence par cette note concernant ce pipe-line qui traverserait les Territoires du Nord-Ouest, suivrait le sud Mackenzie pour aller dans l'Alberta comme vous le savez, dans cette partie du

[Text]

Canada, as you probably know, the Canadian National is very heavily involved and has been for a very long period of time. This is due in large measure to our telecommunications services that provide the telephone services in the Yukon and the Northwest Territories. We have in other words, a very definite presence in this part of the world and we wish to preserve it and enhance it because we think it is our destiny.

This relationship began with the institution of studies as to the telecommunications requirements of not only this consortium but any other group that might be put together associated with the building; firstly, the movement of the materials, secondly, the building and thirdly, the supervision and operation of the pipeline and pipelines as they come to pass.

I am going to ask Mr. Vaughan to carry on with the answer if I may, please.

The Chairman: Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: Yes. I think you are referring to our relationship with Alberta Gas Trunk Line Ltd. a provincially incorporated gas transmission company. It is in the nature of a public utility, it is not a Crown provincial company but corporated pursuant to a statute of Alberta.

The relationship began with Alberta Gas Trunk Line Ltd. when there were many United States pipelines, after the Prudhoe Bay discoveries and following the studies that began to flow from that about the movement of oil.

● 1105

There was also the determination by the United States authorities and by the State of Alaska that for the various environmental and ecological considerations the gas should not be burned off but should be moved and the fact that the United States was in need of further gas supplies as they had projected their requirements over many years.

Canadian National, as the President has said, had a vast presence in the north, in the Northwest Territories, and in the Yukon. I should imagine that apart from our railway penetration into the north, our telecommunications and other things, we would have an investment of \$70 million. Looking ahead Canadian National has to look at, as a dynamic company, the methods of movement, the intermodality that freight is going to move in the future and therefore the company, through its research division and other interested officers, determined that it ought to look at this.

Alberta Gas came to Canadian National in the first instance to ask if our company, as we do for many other shippers of goods, would do what we call customer service studies. In other words, if Eaton's or Simpsons or any other large mover or bulk carrier wants to move goods they come to Canadian National and as a carrier Canadian National will sit down with that industry and deal with the movement of materials. This was the beginning of our relationship with Alberta Gas because Alberta Gas was and is the Canadian company devoted to the transmission of gas through Alberta to the United States and other parts of Canada. We began this particular study.

The second phase was another study which had to do with examining the various aspects of a transportation

[Interpretation]

Canada, le National Canadien est fortement impliqué et depuis longtemps d'ailleurs. Ceci est dû dans une grande mesure à nos services de télécommunications qui fournissent les services de téléphone dans le Yukon et les territoires du Nord-Ouest. Nous avons, en d'autres termes, assumé une présence très certaine dans cette partie du monde et nous espérons la préserver et même l'augmenter car nous pensons que c'est là notre destin.

Ce rapport a commencé avec le lancement d'études concernant les besoins en télécommunications non seulement de ce consortium mais de tout autre groupe qui pourrait être réuni en ce qui concerne cette construction; premièrement, en ce qui concerne le déplacement des matériaux; deuxièmement la construction et troisièmement de la surveillance de l'exploitation du pipe-line et des pipe-lines lorsqu'ils seront mis là.

Je vais demander à M. Vaughan de continuer avec sa réponse si vous me le permettez.

Le président: Monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Oui. Je crois que vous parlez de nos rapports avec l'*Alberta Gas Trunk Line Ltd.*, une compagnie de transport qui constituait en société pour la province, du genre service public et ne s'agit pas d'une société provinciale de la Couronne mais d'une société constituée en vertu d'un statut de l'Alberta.

Le rapport en ce sens a commencé avec l'*Alberta Gas Trunk Line Ltd.*, au moment où il y avait eu beaucoup de pipe-lines américains après la découverte de la Bay de

Prudhoe et après que des études avaient été entreprises et commençaient à devenir nombreuses au sujet de ces transports d'hydrocarbures. Les autorités des États-Unis et de l'état de l'Alaska étaient aussi déterminées en considération de l'environnement et de l'écologie à ce que le gaz ne soit pas brûlé sur place mais évacué. A cela s'ajoutait le fait que les États-Unis avaient besoin d'un supplément d'approvisionnement en gaz étant donné qu'il s'agissait d'un plan à long terme.

L'implantation du Canadien National, comme le président l'a dit, dans le nord, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Yukon était très importante. J'imagine qu'outre nos installations ferroviaires dans le nord, l'installation d'un système de télécommunication et autre présenterait un investissement de \$70 millions. Pour l'avenir le Canadien National doit, en tant que compagnie dynamique, s'intéresser aux techniques de déplacement, aux techniques de correspondance qui seront requises par le fret à l'avenir et par conséquent, la compagnie, dans le cadre de son programme de recherche, a résolu qu'il lui faudrait s'y intéresser.

La compagnie de gaz de l'Alberta est venue voir le Canadien National premièrement pour demander si notre compagnie, comme nous le faisons pour de nombreux autres expéditeurs de marchandises, voudrait faire ce que nous appelons des études de service pour le client. En d'autres termes, si Eaton's ou Simpsons ou tout autre gros client des transports veut faire transporter des marchandises, il vient voir le Canadien National et en tant que transporteur, le Canadien National étudie avec cette industrie les possibilités de transport des matériaux. C'est comme cela qu'ont commencé nos relations avec la com-

[Texte]

corridor in the Mackenzie Valley in order to assess the long-term transportation requirements. They wanted in other words, to look at a piece of ground, take into the elements the permafrost and so on and see what would come out of that.

Along the route there was this great flurry of people announcing that they were going to build pipelines and United States corporations were allied with TransCanada. There is a Shellpak organization and a variety of other organizations. American and Canadian National has joined in a further study of what they call a gas Arctic project, in association with others of the elements involved in construction if a licence is given for construction of a pipeline.

Let me make it clear just at the beginning on the negative side. Canadian National has not undertaken to build a pipeline. Canadian National has not undertaken to take any equity. Canadian National has not made any obligation to put out any vast obligations of capital expenditures. Canadian National has purchased no shares in Alberta Gas, nor any other company owned by Alberta Gas.

The Minister in his statement the other day, which I read in *Hansard*, did know a bit about it and was drawing on his memory, which was very good, that our position is that if there is to be a pipeline, if there is to be a large-scale movement of goods associated with it, Canadian National wants to have a holding position in the participation of that, but the extent of the holding position is not known at this time for many of these companies are advancing claims that they are the best ones to do it. It is going to be one of the largest individual projects ever undertaken in the world if it is undertaken. The amount of money involved, the formation of the approximately \$2 billion, is a large formation of capital. The Alberta Gas Trunk organization is dedicated to having the control of the Canadian portion of any pipeline if its application is accepted. There are a whole lot of elements that are going to go into the study in the future and I think Canadian National, as I say, is a large corporation interested in movement and in studying pipelines both liquid and solid. Over the years we thought it advisable to have a participating position in this. I think this summarizes it pretty well.

• 1110

Mr. Skoberg: It still gives the Canadian National the option to take equity if it so desire?

Mr. Vaughan: We have an option, yes, sir.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. MacMillan, on page 32 of the report there is a list of the companies making up the Canadian National Railways. The operating results of these various companies are all buried in the annual report. Is this correct on the system results?

Mr. Vaughan: Not buried, consolidated which we are required to do by statute.

[Interprétation]

pagnie du gaz de l'Alberta car la compagnie du gaz de l'Alberta était et est la compagnie canadienne qui se consacre à l'expédition du gaz depuis l'Alberta jusqu'aux États-Unis et jusque dans d'autres parties du Canada. Nous avons commencé à étudier cette question.

La deuxième phase concernait une autre étude qui avait trait à l'examen des différents aspects d'un couloir de transport dans la vallée Mackenzie dans le but d'estimer les besoins nécessaires au transport à long terme. En d'autres termes, il voulait étudier une partie du sol, inclure dans les éléments le pergélisol entre autre et voir ce que cela donnerait.

Tout le long de l'itinéraire, il y avait cette pléiade de personnes qui annonçaient qu'ils allaient construire des pipelines et que des corporations des États-Unis s'étaient associées au Trans-Canada. Il y a un organisme Shellpak et toutes sortes d'autres organismes. L'Américain National et le Canadien National se sont associés dans une étude plus approfondie de ce qu'ils appellent le projet sur le gaz de l'Arctique, en collaboration avec certains autres des secteurs impliqués dans la construction si une licence est accordée pour la construction d'un pipeline.

Je ne veux laisser planer aucun doute. Le Canadien National n'a pas entrepris de construire un pipeline. Le Canadien National n'a pas entrepris de prendre des droits. Le Canadien National ne s'est pas engagé à émettre des obligations d'investissement. Le Canadien National n'a acheté aucune action de la compagnie de gaz de l'Alberta, et d'aucune autre compagnie détenue par la compagnie du gaz de l'Alberta.

L'autre jour dans sa déclaration, le ministre, c'est ce qui figure dans le *Hansard*, connaissait certains faits à ce sujet et citait de mémoire, ce qui est très bien, que notre position est la suivante: si pipeline il y a et si cela s'associe à large mouvement de marchandise, le Canadien National veut participer et être actionnaire, mais cette participation n'est pas encore déterminée à l'heure actuelle car nombre de ces compagnies proclament qu'elles sont les mieux placées pour le faire. Ce sera l'un des plus grands projets jamais entrepris au monde. La somme d'argent nécessaire serait énorme, de l'ordre de \$2 milliards. L'organisation Alberta Gas Trunk tente d'avoir le contrôle de la portion canadienne d'un pipeline si sa demande est acceptée. De nombreux éléments seront pris en considération au cours des études futures et le National Canadien, naturellement, s'intéresse à la question des pipelines servant au transport des liquides et des solides. Nous avons toujours pensé que nous devrions participer à un tel projet. Je vous ai résumé brièvement la situation.

M. Skoberg: Le National Canadien peut-il toujours prendre des parts s'il le désire?

M. Vaughan: Oui, ils pourront.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, monsieur MacMillan, à la page 32 du rapport se trouve une liste des compagnies composant les chemins de fer du National Canadien. Tous les résultats obtenus par ces compagnies se trouvent enfouis dans le rapport annuel.

M. Vaughan: Non pas enfouis, mais consolidés comme la loi nous oblige à le faire.

[Text]

Mr. Turner (London East): Can you give me a breakdown of the profit and loss of each company?

Mr. Vaughan: For some of them we can, Mr. Turner. I do not know that we can for them all. Mr. Corner would know better than I would about that.

Mr. MacMillan: I doubt it very much really. We used to have about 400 companies.

Mr. Corner: One example I could give is the Northern Alberta Railways. It had a profit before interest of \$1.404 million and its interest obligation to the Canadian National and Canadian Pacific was \$1.670 million. So there was a shortfall of say \$265,000 in terms of their ability to meet the full interest and Canadian National's share of that \$265,000 is half.

Mr. Turner (London East): Grand Trunk Western Railroad in the United States is part of the Canadian National. Is this correct? Can you give me the figures of their financial statement of last year, their losses?

Mr. Horner: I wonder if I could just direct a supplementary.

The Chairman: Will you allow, Mr. Turner, Mr. Horner, a supplementary?

Mr. Horner: While we are still on the Alberta Trunk discussion, what happened or what is the revenue coming out of the new railroad that was built up to Cache Creek by the Alberta Government and yourself last year or in 1968?

Mr. MacMillan: That is the Alberta Resources Railway.

Mr. Horner: Yes, the Alberta Resources Railway.

Mr. MacMillan: It is not part of the Northern Alberta Railway.

Mr. Horner: No. What is the tonnage, the hauling or the revenue off that railroad? Could you give us some idea?

Mr. MacMillan: We could find it but I do not know whether we have it here or not, Mr. Horner. Could we send it to you?

Mr. Horner: Fine. I would like to know what you are hauling, what the tonnage and what the revenues are?

Mr. MacMillan: Yes, we will make a note.

The Chairman: We will try and get you that, Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes, fine.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Could you give me the operating loss for 1970 of the Grand Trunk Western?

Mr. MacMillan: Mr. Corner tells us that the Grand Trunk is consolidated in the figures running through all of this but I am sure we can find the figure. Can we send it to you, Mr. Turner?

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me donner une ventilation des bénéfices et pertes de chaque compagnie?

M. Vaughan: Pas pour toutes, monsieur Turner, mais pour certaines, oui. M. Corner serait mieux qualifié que moi pour vous répondre.

M. MacMillan: Je ne crois pas. Nous avions environ 400 compagnies.

M. Corner: Je peux vous donner l'exemple du *Northern Alberta Railways*. Les bénéfices sans tenir compte des intérêts se montaient à 1.404 millions de dollars et les intérêts qu'ils devaient au National Canadien et au Pacifique Canadien étaient de l'ordre de 1.670 millions de dollars. Il leur manque donc \$265,000 pour pouvoir rembourser la totalité de leurs intérêts et le National Canadien a la moitié de ces \$265,000.

M. Turner (London-Est): *Grand Trunk Western Railroads* aux États-Unis fait partie du National Canadien, n'est-ce pas? Pouvez-vous me donner les chiffres de leur état financier pour l'année dernière?

M. Horner: J'aimerais poser une question supplémentaire.

Le président: Monsieur Turner, permettez-vous à M. Horner de poser une question supplémentaire?

M. Horner: Tant que nous en sommes à l'*Alberta Trunk*, j'aimerais savoir quels sont les revenus provenant du nouveau chemin de fer qui a été construit par le gouvernement de l'Alberta et par vous-mêmes, jusqu'à Cache Creek l'année dernière ou en 1968?

M. MacMillan: Il s'agit de l'*Alberta Resources Railway*.

M. Horner: Oui, c'est cela.

M. MacMillan: Il ne fait pas partie du *Northern Alberta Railway*.

M. Horner: Non. Quel est le tonnage ou le revenu de cette ligne? Avez-vous une idée?

M. MacMillan: Je n'ai pas les chiffres ici, mais je pourrais vous les envoyer, monsieur Horner.

M. Horner: Très bien. J'aimerais bien connaître le tonnage et les revenus.

M. MacMillan: Nous en prenons note.

Le président: Nous essayerons de vous trouver ces renseignements, monsieur Horner.

M. Horner: Très bien.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me dire quelle a été la perte du *Grand Trunk Western* pour 1970?

M. MacMillan: Monsieur Corner vient de me dire que tous les chiffres sont consolidés mais je suis sûr que nous pourrions trouver tous les renseignements concernant le *Grand Trunk*. Pouvons-nous vous les envoyer, monsieur Turner?

[Texte]

Mr. Turner (London East): I understand that it is in a book called the *Railway Age* that they lost \$27,853 last year.

Mr. MacMillan: You said \$27,853.

Mr. Turner (London East): Yes, sir. Now is it true that the Grand Trunk Western is a candidate for bankruptcy in the United States?

Mr. MacMillan: I think almost all the railways in the United States at the moment are candidates for bankruptcy. The Grand Trunk shares the problems of most railways in the United States.

Mr. Turner (London East): If it does go bankrupt what will happen to your connection between Chicago, Sarnia and Port Huron as far as freight service is concerned?

Mr. MacMillan: If it were to go bankrupt then presumably it will continue to be operated and in those circumstances we shall, of course, endeavour to preserve the connections because they are very important to us. You remember in the history of the railways in North America—this may be of interest to you and the other members of the Committee—one of the principal components of the Canadian National Railways in the beginning was the Grand Trunk Railway Company of Canada. It was one of the very early railways and it grew from both ends from the beginning, in the Montreal/Toronto area and went first to Portland which became the Atlantic terminus. The interior terminus of this railway was Chicago. Its main line was from Portland, Maine, to Montreal, Toronto, Sarnia and thence to Chicago. It existed in that form in the very, very early days and it was a highly profitable operation, of course.

• 1115

However, with the adversity which befell it, flowing from, I think, very largely the construction of the Grand Trunk Pacific Railway Company, from Winnipeg to Prince Rupert, they exhausted their available capital. With the amalgamation and it becoming owned by the people of Canada, the main line from Montreal, Portland for all practical purposes became ineffective because the export traffic by statute has to be moved through Halifax or Saint John.

Mr. Turner (London East): It was reported that Penn Central are moving ahead with plans to expand load limits and clearances in their Detroit River Tunnel. Why did you not take this approach at Sarnia instead of going for new car float service?

Mr. MacMillan: The basic reason for that was that our tunnel at Sarnia is a very old tunnel. It was built by the Grand Trunk. It has changed in conformation—it was a circular tunnel, and it is now elliptical in character—and remains strong enough but there was not sufficient headroom to accommodate high loads. We did not think the economics justified doubling the tunnel or in any way dealing with it to accommodate the high and wide loads. It was more economical to do this by ferry service from Sarnia to Port Huron.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): D'après ce que j'ai vu dans un livre intitulé *The Railway Age*, ils ont perdu 27,853 dollars l'année dernière.

M. MacMillan: \$27,853 avez-vous dit?

M. Turner (London-Est): Oui, monsieur. Est-il vrai que le *Grand Trunk Western* risque de faire faillite aux États-Unis?

M. MacMillan: Presque tous les chemins de fer aux États-Unis sont au bord de la faillite. Le problème est le même pour le *Grand Trunk* que pour la majorité des compagnies ferroviaires américaines.

M. Turner (London Est): Si la compagnie fait effectivement faillite, qu'advient-il de la ligne que vous avez entre Chicago, Sarnia, et Port Huron pour le transport du fret?

M. MacMillan: Je suppose que la ligne continuera à être exploitée et si cette compagnie fait faillite, nous tenterons de la conserver car elle est très importante pour nous. Vous vous souvenez sans doute de l'histoire des chemins de fer aux États-Unis, ceci peut être intéressant pour vous et les membres du Comité. Le *Grand Trunk Railway Company of Canada* était l'un des éléments essentiels du National Canadien à ses débuts. C'était l'une des premières compagnies ferroviaires. Elle s'est d'abord développée dans la région de Montréal-Toronto puis elle est allée à Portland qui est devenu les terminus Atlantique. A l'intérieur, le terminus était Chicago. La ligne principale allait de Portland, Maine, à Montréal, Toronto, Sarnia et ensuite Chicago. C'était ainsi au tout début et l'exploitation était très rentable évidemment.

Toutefois, la compagnie a rencontré ensuite de sérieuses difficultés, en partie en raison de la compagnie ferroviaire Grand Trunk Pacific, de Winnipeg à Prince Rupert et a épuisé son capital. Par la suite lorsque les citoyens canadiens sont devenus propriétaires, la ligne principale de Montréal à Portland n'a plus été rentable car, d'après la loi, le trafic d'exportation devait passer par Halifax ou Saint-Jean.

M. Turner (London-Est): On a dit que Penn Central envisage d'augmenter les limites de charge dans le tunnel de la rivière Détroit. Pourquoi n'a-t-on pas agi ainsi à Sarnia au lieu d'adopter un service flottant?

M. MacMillan: Notre tunnel à Sarnia est très vieux. Il a été construit par le Grand Trunk. Sa forme a changé, c'était un tunnel circulaire qui est maintenant elliptique et il reste assez résistant mais il n'est pas assez haut pour que l'on puisse y faire passer des charges assez hautes. Nous avons pensé qu'il n'était pas rentable de doubler le tunnel ou de chercher à le modifier pour que les charges hautes et larges puissent l'emprunter. Il était plus économique de créer un système de ferry allant de Sarnia à Port Huron.

[Text]

Mr. Hunt is very familiar with this; is that basically the explanation, Mr. Hunt?

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Transportation and Maintenance, Canadian National Railways): Yes, you are absolutely correct. I might say that questions of decreased rail section heights, sleeper height decreases and combinations of rail sections and sleepers were all considered. We went as far as having a new rail section designed of a very, very low profile, but we found that with the high cost of doing that we would still be faced with an impossibility with much of the traffic that we see ahead of us. Rather than going to that expedient and only getting a limited improvement in the volume of traffic through the tunnel, we decided to go to the float method which gives us new gateway and a much superior gateway for high and wide loads.

Mr. Turner (London East): Is there not a possibility Mr. Hunt that when the Penn Central make their changes in their tunnel that they will pick up a lot of the business that the CNR is now handling?

Mr. Hunt: No, we do not think so. We have the best gateway for high and wide loads at the moment with this float method and we think we will remain in that advantageous position for quite a long time to come.

Mr. Turner (London East): How many units of passenger equipment do you have?

Mr. Vaughan: About 1,100 units, I think.

Mr. Hunt: Yes, it is at page 41 in the annual report, Mr. Turner. The total is 2,202 of all types of railway passenger equipment.

Mr. Turner (London East): How many coaches first and second class have you got?

• 1120

Mr. Hunt: Coaches are indicated here at 570, and we do not make a separation any longer between first- and second-class coaches.

Mr. Turner (London East): I have a document here that is the Canadian National Railway passenger car inventory for 1957 to 1970, and it sure does not add up to 2,202.

Mr. Hunt: Two thousand two hundred and two.

Mr. Turner (London East): Yes, 2,202.

Mr. Hunt: This is the actual number that we consider alive at the moment.

Mr. Turner (London East): Alive.

Mr. Hunt: There are some pieces on the property that are due for retirement, and are being retired. So one could find more than 2,200 pieces on the property, but no alive for railing passenger service.

Mr. Turner (London East): How many have you in actual service?

Mr. Hunt: All the 2,202 would be in service or available for service, with the exception of the main shops.

[Interpretation]

M. Hunt connaît très bien cette question je crois que c'est cela, n'est-ce pas, monsieur Hunt?

M. Hunt (Vice-président, Transport et entretien, du National canadien): Oui, c'est tout à fait juste. Nous avons envisagé toutes les possibilités, nous avons pensé à diminuer la hauteur des voies, celle des traverses ou bien celle des deux. Nous avons même dessiné des voies très très basses mais ceci coûtant excessivement cher, nous nous serions trouvés de toute façon dans une situation impossible étant donné l'importance du trafic à assurer. Plutôt que d'avoir recours à des expédients et d'obtenir des résultats insuffisants, nous avons décidé d'instaurer un système de ferry qui nous facilitait considérablement la tâche pour les charges élevées et larges.

M. Turner (London-Est): Ne pensez-vous pas, monsieur Hunt, que lorsque le Penn Central modifiera son tunnel, il prendra une certaine partie du trafic au CN?

M. Hunt: Non, je ne crois pas. Cette nouvelle méthode flottante nous place dans une excellente position en ce qui concerne les charges hautes et larges en ce moment et nous garderons cet avantage pendant un certain temps.

M. Turner (London-Est): Combien de wagons-passagers avez-vous?

M. Vaughan: Environ 1,100, je crois.

M. Hunt: Oui ceci se trouve à la page 41 du rapport annuel, monsieur Turner. Le total est de 2,202 pour tout le matériel destiné aux passagers.

M. Turner (London-Est): Combien de wagons de première et de deuxième classe avez-vous?

M. Hunt: D'après ce que je vois ici nous avons 570 wagons et nous ne faisons plus de distinction entre les wagons de première et de deuxième classe.

M. Turner (London-Est): Selon un document que j'ai devant moi dans lequel se trouve l'inventaire des wagons de passagers du Canadien National de 1957 à 1970, le total n'est pas de 2,202.

M. Hunt: Deux mille deux cent deux.

M. Turner (London-Est): Oui, 2,202.

M. Hunt: C'est le chiffre que nous avons à l'heure actuelle.

M. Turner (London-Est): En service.

M. Hunt: Une partie du matériel doit être retiré du service, c'est ce que nous sommes en train de faire. Par conséquent, on peut trouver plus de 2,200 wagons mais tous ne servent pas au transport des passagers.

M. Turner (London-Est): Combien avez-vous en fonctionnement?

M. Hunt: Les 2,202 wagons sont disponibles, à l'exception des ateliers principaux.

[Texte]

Mr. Turner (London East): It sure does not add up to this.

Mr. Hunt: You realize that in the 2,202 we talk about all passenger cars. That includes baggage and ancillary cars.

Mr. Turner (London East): So does this.

Mr. Hunt: It is the number of cars available for the people. People carriage is in the order of 1,100 when you take the first class coaches or the coaches into consideration, and the sleeper type of cars or enclosed space. It is about 1,100 for people, but there are another 1,100 cars that go along with passenger trains.

Mr. Turner (London East): How many rail-liners have you got?

Mr. Hunt: We can find that. I think it is in the order of 65, but we are somewhere—well, we will give that to you in one minute, Mr. Turner. We have it. It is between 45 and 65.

Mr. Turner (London East): I notice in the annual report—in previous years you used to give a percentage of the time arrival figures for passenger trains. How come this is eliminated this year?

Mr. Hunt: In which report, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): In the previous annual reports you always gave a percentage of the time arrival figures for passenger trains. It is eliminated this year. Why?

Mr. Vaughan: I do not think it was in last year. Maybe many years ago it was in, but I do not recollect it being there in recent years.

Mr. Hunt: Mr. Turner, could I go back to your rail-liner question. We have had 54; we now have 53.

Mr. Turner (London East): This document I have says 47.

Mr. Hunt: Which document are you reading from, sir?

Mr. Turner (London East): CNR.

Mr. Hunt: Yes, but which document is it? Has it a form number on it?

Mr. Turner (London East): Canadian National Railways passenger car inventory.

Mr. Hunt: And the date is?

Mr. Turner (London East): It takes it from 1957 right up to 1970.

Mr. Hunt: There obviously are some aberrations, and not knowing which form you are working from, I could not give you an answer. I can follow up on it for you, though. What you are getting in the annual report here are the exact figures as of the end of 1970.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Ce n'est pas ce total que j'obtiens.

M. Hunt: Nous parlons de tous les wagons destinés aux passagers. Le chiffre de 2,202 inclut les wagons à baggages et les wagons auxiliaires.

M. Turner (London-Est): Ici aussi.

M. Hunt: Il s'agit du nombre de wagons disponibles pour les passagers. Il y a environ 1,100 wagons uniquement destinés aux passagers, des wagons-lits etc. Mais il y en a 1,100 autres qui font partie du train de passagers.

M. Turner (London-Est): Combien de trains de grandes lignes avez-vous?

M. Hunt: Environ 65, je crois mais je vais vous trouver le chiffre exact. Voici: entre 45 et 65.

M. Turner (London-Est): Dans vos rapports de l'année précédente, vous donniez un pourcentage des chiffres d'arrivée à l'heure pour les trains de passagers. Comment se fait-il que vous ne le donniez pas cette année?

M. Hunt: Dans quel rapport, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Dans les anciens rapports annuels, vous donniez toujours un pourcentage du nombre d'arrivée à l'heure pour les trains de passagers. Ceci ne se trouve pas dans le rapport de cette année pourquoi?

M. Vaughan: Je ne crois pas que cela se trouvait dans le rapport de l'année dernière. Il y a quelques années, peut-être mais pas pour ces dernières années.

M. Hunt: Monsieur Turner, j'aimerais en venir à cette question des trains de grandes lignes. Nous en avons eu 54; nous en avons maintenant 53.

M. Turner (London-Est): D'après le document que j'ai, le chiffre est de 47.

M. Hunt: De quel document parlez-vous?

M. Turner (London-Est): Du chemin de fer du National Canadien.

M. Hunt: Oui, mais dans quel document trouvez-vous cela? Y a-t-il un numéro sur ce document?

M. Turner (London-Est): L'inventaire des wagons de passagers des chemins de fer du National Canadien.

M. Hunt: Quelle est la date?

M. Turner (London-Est): De 1957 à 1970.

M. Hunt: Il y a des aberrations c'est certain. Ne sachant pas sur quoi vous vous basez, je ne peux pas vous répondre. Je peux chercher les renseignements exacts si vous le désirez. Les chiffres qui se trouvent dans le rapport annuel sont les chiffres exacts pour la fin de 1970.

[Text]

Mr. Turner (London East): During the recent negotiations many unions tried to negotiate a 2 per cent pension for the employees who are now employed with the Candian National Railways. What happened to this part of the negotiations?

Mr. MacMillan: That must have been in their own internal discussions, Mr. Turner, in the general discussions, and you remember we did this last round in a minimum of four major groups: the non-ops, the shop craft, the B.L.E. and the trainmen.

Mr. Vaughan: The U.T.U.

Mr. MacMillan: Yes, the U.T.U., and there were pension discussions injected periodically. Our position was that if they wished to talk about pensions, then there were problems which they had to resolve prior to that, and they could really deal with it as they saw fit. As time went on, the discussions crystallized to the various points which were dealt with in final settlement.

• 1125

Mr. Vaughan: I do not see that in a demand, Mr. Turner. I am just looking at the non-off demands and that is not there.

Mr. Turner (London East): Are you prepared to talk about this situation in the next year or so?

Mr. MacMillan: We are prepared to talk about any situation.

Mr. Turner (London East): Of the 2 per cent?

Mr. MacMillan: When I say that we are prepared to talk about it, one has to remember that wages and these other matters, including pensions, all add to the package and conceivably if this is the forum the men wish to take, then our people will talk about it, certainly.

Mr. Turner (London East): Is it not true that pensions are deferred wages?

Mr. Vaughan: That is right, it is part of the composition. When we were here last summer we talked about that.

The Chairman: Mr. Turner, your time has pretty well expired. Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I did ask some questions the other day. I was just wondering what happened between that \$1 and \$25 business in the Palmerston area that you said you wished I had given you a memorandum on it. Did you look into it?

You have had a whole week. Now these people were notified that the rent of that little piece of land was going to be raised from \$1 to \$25. Did you make a memorandum of it?

Mr. Vaughan: Oh, I made a note of it; that is right, yes.

Mr. Howe: What did you do about it?

Mr. Vaughan: We got in touch with the real estate department.

Mr. Howe: Did you tell them to deed that piece of land over to the Palmerston municipality?

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Au cours des négociations qui ont eu lieu dernièrement, de nombreux syndicats ont tenté de négocier une pension de 2 p. 100 pour les employés qui travaillent maintenant pour les chemins de fer du National Canadien. Que s'est-il passé?

M. MacMillan: Ils ont dû décidé de cela entre, monsieur Turner au cours des discussions générales, vous vous souvenez sans doute que cette dernière séance a réuni quatre groupes essentiels: le personnel non roulant, les employés d'ateliers, la FMC et les employés de trains.

M. Vaughan: Les TUT.

M. MacMillan: Oui, les TUT et on est périodiquement revenu sur la question de la pension. A notre avis, il y avait des problèmes à résoudre avant de commencer à discuter des pensions et c'est à eux de décider. Par la suite, les discussions se sont cristallisées sur les divers points dont il a été discuté en conclusion.

M. Vaughan: Je ne vois rien de tel dans les demandes, monsieur Turner. Je ne le trouve pas.

M. Turner (London-Est): Avez-vous l'intention de parler de cette situation l'année prochaine?

M. MacMillan: Nous sommes prêts à parler de n'importe quelle situation.

M. Turner (London-Est): A propos des 2 p. 100?

M. MacMillan: Lorsque je dis que nous sommes prêts à parler, il ne faut pas oublier que les questions de salaires et autres, y compris les pensions, font partie d'un tout et si c'est cela qui est mis en question, nous serons certainement prêts à en parler.

M. Turner (London-Est): Il n'est pas vrai que les pensions sont des salaires retardés?

M. Vaughan: C'est juste. Nous en avons déjà parlé l'été dernier.

Le président: Monsieur Turner, vous n'avez plus de temps. Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, j'ai posé quelques questions l'autre jour. Je me demande ce qui se passe dans la région de Palmerston à propos de cette question des \$1 et \$25. Vous m'aviez demandé de vous envoyer une note à ce propos. Avez-vous fait des recherches?

Vous avez eu une semaine. On a maintenant dit à ces personnes le prix de la location de ce morceau de terrain, elle est passée de \$1 à \$25. En avez-vous pris note?

M. Vaughan: Oh oui.

M. Howe: Qu'avez-vous fait?

M. Vaughan: Nous avons pris contact avec le responsable de l'immobilier.

M. Howe: Leur avez-vous dit que ce terrain revenait à la municipalité de Palmerston?

[Texte]

Mr. Vaughan: No, we asked them what was going on.

Mr. Howe: I, myself, have had experience with some of those legal people before.

I remember a few years ago when they tried to close off a road in Fergus. This was in the days when we had the Board of Transport Commissioners. We were to have a hearing and your people went in and closed the road before the hearing, right at the station.

Mr. Vaughan: Anyway, we are going to look at the real estate thing.

Mr. Howe: That brings up another point, Mr. Chairman, and I think I probably mentioned it the other day. The real estate all over this country was given to the CNR and to the railway people and you are now being very particular about what you do with it. I have had people trying to buy lots and get rights to leave the stations where they are and use them. Sometimes I think your legal people are a little too prone to stick to the letter of the law in this respect and I think they should be a little more come and go in this type of case.

What about the Toronto area, the Union Station there?

Mr. MacMillan: The development?

Mr. Howe: Yes.

Mr. MacMillan: This, you will recall, is a very large tract of land presently occupied by railway trackage and the Toronto terminal. The terminal is operated by the Toronto Terminal Railway Company which is owned equally by the CNR and the CPR.

Six years ago we decided that it was valuable land and that it ought to be brought into more productive use. We therefore formulated exhaustive and extensive plans to do so.

One of the problems which stood in the way of advancing our plans, and which I am happy to say has since been resolved, was the fact that this land upon which the present station is located, together with some of the contiguous land, was owned by the City of Toronto and in the possession of the T.T.R., under the terms of a perpetual lease, rent being payable under the lease. We have had very great difficulty in cleaning this up, but within the last month or six weeks—you probably saw it in the press—a land exchange was worked out pursuant to which the title to this site will vest in the railways. We can now proceed with some of the other planning details.

The municipal legislative requirements in Ontario are rather complex and in Toronto itself, we have the City of Toronto to deal with, metropolitan Toronto, and then in some instances resort has to be made to the provincial government to obtain all of the necessary approvals. There has been very substantial progress made and if all goes well we shall begin the relocation.

• 1130

The concept basically is that the main line trackage will be moved over to the south, pretty well contiguous to the Gardiner Expressway. A new transportation terminal will be built there. I call it a transportation terminal

[Interprétation]

M. Vaughan: Non, nous leur avons demandé ce qui se passait.

M. Howe: J'ai déjà eu des démêlés avec des juristes comme ceux-ci auparavant.

Il y a quelques années, je m'en souviens, lorsqu'ils voulaient faire fermer une route à Fergus. C'était à l'époque où nous avions une commission des commissaires du transport. Nous devions avoir une audience publique et vos fonctionnaires ont fait fermer la route avant l'audience, juste la gare.

M. Vaughan: De toute façon, nous allons étudier l'affaire.

M. Howe: Ceci me fait penser à autre chose, monsieur le président, que j'ai sans doute mentionné l'autre jour. Dans tout le pays les terrains ont été donnés au CN et aux chemins de fer et maintenant vous ne dites rien de vos activités dans ce domaine. Certaines personnes ont essayé d'acheter des lots et de se servir des gares. Je crois que quelquefois vos juristes s'en tiennent un peu trop à la lettre de la loi alors qu'ils devraient être un peu plus souples dans ce genre d'affaires.

Que se passe-t-il en ce qui concerne la gare de l'Union dans la région de Toronto?

M. MacMillan: Les travaux?

M. Howe: Oui.

M. MacMillan: Vous vous en souvenez sans doute, il s'agit d'un terrain très grand occupé en ce moment par la gare de Toronto. La gare est exploitée par la compagnie de chemin de fer du *Toronto Terminal* qui appartient au CN et au CP.

Il y a six ans, nous avons décidé que ce terrain devrait être utilisé de façon plus productive et par conséquent nous avons établi des plans à cet effet.

Nous nous sommes heurtés à un problème majeur, je suis heureux de pouvoir dire qu'il a été résolu depuis, le fait que le terrain sur lequel se trouve cette gare appartenait à la ville de Toronto et se trouvait en possession du *Toronto Terminal Railway*, en vertu d'un bail perpétuel. Nous avons eu beaucoup de difficulté pour résoudre la question mais au cours des six dernières semaines, vous l'avez sans doute vu dans les journaux, nous sommes parvenus à faire un échange de terrain et le titre de propriété reviendra aux chemins de fer. Nous pouvons maintenant continuer à mettre notre plan au point.

Les exigences législatives municipales en Ontario sont assez complexes et à Toronto même, nous devons traiter avec la ville de Toronto et dans certains cas, nous devons avoir recours au gouvernement provincial pour obtenir toutes les autorisations nécessaires. Des progrès considérables ont été accomplis et si tout va bien, nous ne tarderons pas à commencer.

Les voies de la ligne principale doivent être déplacées vers le sud, ou près du Gardiner Expressway. Une nouvelle gare sera construite là. Cette gare ne recevra pas

seulement les services de trains interurbains et transcontinentaux mais aussi le service GO. On accèdera facilement au métro de Toronto et il y aura très vraisemblablement un terminus pour les autobus dans les mêmes

[Text]

because it will embrace not only the intercity and transcontinental train service, but the GO service. There will be an easy access to the Toronto subway, there will in all probability be a bus terminal incorporated in the same facility, and we are hopeful of finding there a downtown air terminal with people being able to check in or check out at this central point. There will be in this immediate vicinity, again if the plans mature, a convention centre. There will have to be office accommodation provided for the staff of both railways and it will open out the area which is now occupied by the station and the station trackage for redevelopment.

We described this when it was announced first as the creation of a city within a city, which I think in summary is the best way to describe it.

Mr. Howe: Is it the intention of the railroads to maintain their passenger railway facilities in that particular area? Are they going to be moved out as they were in Ottawa here?

Mr. MacMillan: No, no, they will stay right there, Mr. Howe.

Mr. Howe: I was rather interested in your comments on the transcontinental, that you are going to maintain it indefinitely.

Mr. MacMillan: We have been ordered to and we aspire to.

Mr. Howe: I was rather interested in your remarks with regard to the airport gathering service, so to speak, in that area. What research is being done by the CNR in connection with rapid transit to and from airports for passenger carrying? Is there any?

Mr. MacMillan: This is a very active subject. It is not confined to us, but it is being pursued throughout the world. There has been a great deal of work done on air cushion vehicles to see if that may provide the answer. We do not know yet, there are a couple of experimental operations being conducted. There are other high speed systems under development. There is one in Britain. There is another one in Paris. You probably know that in Paris they are building a new airfield north of the city, some distance out, and there is to be a rapid transit from there to Orly International field. Again, in the Montreal area we have the announcement of the Ste-Scholastique field which is quite some distance from Dorval, and I would think inevitably there will be some form of mass transit provided from there to Dorval and perhaps also going on into the city. The exact form that these will take has not as yet been settled upon anywhere. Whether monorail and modifications of the monorail that we knew after the Seattle World's Fair and elsewhere is the answer, we do not know, but it is very active, Mr. Howe.

Mr. Vaughan: EXPO, do not forget EXPO.

Mr. MacMillan: And EXPO, yes.

Mr. Howe: Pardon?

Mr. Vaughan: I was just being facetious. He mentioned a monorail at the Seattle Fair and I put in a plug for Montreal, that is all.

[Interpretation]

bâtiments. Nous espérons également trouver une aérogare en ville qui permettrait aux passagers d'arriver ou de partir de ce point central. Si les plans sont respectés, il y aura également un centre de conférences tout près de là. Il faudra prévoir des bureaux pour le personnel des deux compagnies ferroviaires et ceci permettra de mieux utiliser la zone qu'occupe maintenant la gare et les voies de garage.

Lorsque nous avons commencé à parler de ce projet, nous avons appelé cela la création d'une ville dans une ville et je crois que c'est la meilleure façon de présenter la chose.

M. Howe: Les compagnies ferrovières ont-ils l'intention de garder leurs installations destinées aux passagers dans cette zone? Va-t-on les déplacer comme on a fait à Ottawa?

M. MacMillan: Non, tout restera en place, monsieur Howe.

M. Howe: Vos remarques sur le transcontinental m'ont beaucoup intéressé; vous allez le garder indéfiniment.

M. MacMillan: On nous en a donné l'ordre et nous en avons l'intention.

M. Howe: Vous avez d'autre part parlé de service de ramassage en quelque sorte pour l'aéroport dans cette zone. Quels sont les travaux de recherches effectués par le CN à propos du service de transite rapide déservant l'aéroport? En faites-vous?

M. MacMillan: C'est un sujet très important. La question se pose dans le monde entier. On a fait beaucoup d'études sur les véhicules sur coussin d'air afin de voir s'il était possible de s'en servir effectivement. Nous ne savons pas encore la réponse, de nombreuses expériences sont en cours. D'autres systèmes ultra-rapides sont à l'étude. Il y en a un en Grande-Bretagne et un autre à Paris. Vous savez sans doute que l'on construit à Paris un nouvel aéroport au nord de la ville, un peu à l'extérieur et il doit y avoir un service de transite rapide là jusqu'à l'aéroport international d'Orly. Dans la région de Montréal, l'aéroport de Ste-Scholastique va bientôt être construit il se trouvera assez loin de Dorval; par conséquent, il faudra trouver une formule de transport rapide de là à Dorval et peut-être même jusqu'au centre-ville. On ne sait pas encore comment ce système fonctionnera. On aura peut-être recours au monorail, après y avoir apporté les modifications qui se sont avérées nécessaires après la foire mondiale de Seattle mais nous ne savons pas encore.

M. Vaughan: L'Expo, n'oubliez pas l'Expo.

M. MacMillan: Et l'Expo, oui.

M. Howe: Pardon?

M. Vaughan: C'était une remarque ironique. Il a parlé d'un monorail à la foire de Seattle et j'ai parlé de Montréal. C'est tout.

[Texte]

Mr. Howe: I do not know if Mr. Rock asked this question the other day, but I am rather interested in what progress has been made in your negotiations with the United Aircraft on the turbo train.

• 1135

Mr. MacMillan: I told Mr. Rock, Mr. Howe, that the turbo train, as you well know and it has been well publicized, developed some mechanical problems, but the solutions to them have been engineered and the question now arises as to whether or not the forecast for the success of the train is sufficiently optimistic to justify the owner and builder of it to invest further funds in it. We are about to have the next round of discussions as to what happens at this point in time.

Mr. Howe: During the few times it worked efficiently were you able to come to any conclusion as to whether it was going to be economically feasible?

Mr. MacMillan: There are some aspects of it that give us some doubt. The cost of maintenance of this equipment has been high and that is one thing in which we have a great interest, to determine whether or not it can be maintained at more economical figures.

Mr. Howe: Do you have any idea when it will be returned to service?

Mr. MacMillan: No, not at this moment.

Mr. Howe: If it does prove economically feasible, are there any plans to put the same type of train into any other area, say, from Ottawa to Montreal?

Mr. MacMillan: Yes, it has always been in our contemplation that Ottawa to Montreal would be embraced in this service, Montreal to Quebec, Montreal, Toronto and Ottawa tied in, and it still is contemplated.

Mr. Howe: In your research department, are you looking into the ways and means of new motor power for your trains? I understand you are doing something on turbo jet engines, other than just the straight diesels.

Mr. MacMillan: Yes, the turbo train is a turbo-powered operation and we are not as such doing the experimental work on these because this work is best done by the manufacturers of them. However, we are quite familiar with their very recent developments, not only familiar with them, but we are quite interested in them.

Mr. Howe: We sometimes do wonder about the bus services that are operated. We were particularly disturbed in my area due to the fact that the alternate bus services provided for some of the areas was not doing the job. Have you made any examination of that particular service to find out if they are, and if they are not, why?

Mr. MacMillan: I do not think we have. In the normal course of events we would not do that, Mr. Howe.

Mr. Howe: Of course, this is one of the reasons you people gave when you asked for a discontinuance of those rail lines up there, that you were assured the alternate bus service was going to be adequate to look after the people, but it certainly has not proved that. I think it should be your responsibility to look into this.

[Interprétation]

M. Howe: Je ne sais pas si monsieur Rock a posé cette question l'autre jour, j'aimerais savoir où en sont les négociations avec la United Aircraft à propos du turbo train.

M. MacMillan: J'ai dit à M. Rock et à M. Howe que le turbo train a présenté certains problèmes mécaniques qui ont été rectifiés et il reste à savoir si les précisions de succès de ce train sont suffisamment optimistes pour justifier son propriétaire et son constructeur à investir davantage dans ce train. Nous allons entamer la deuxième ronde de discussions.

M. Howe: Au cours des quelques fois qu'il a fonctionné efficacement, en êtes-vous venus à la conclusion que cela serait économiquement rentable?

M. MacMillan: Sous certains aspects, nous avons quelque doute. Le coût d'entretien de cet équipement est élevé et nous essayons de déterminer s'il serait possible de le faire d'une façon plus économique.

M. Howe: Avez-vous une idée de la date à laquelle il sera remis en service?

M. MacMillan: Non, pas en ce moment.

M. Howe: Si la chose se révèle économiquement faisable, y a-t-il des projets de mettre ce genre de train en service entre Ottawa et Montréal?

M. MacMillan: Oui, nous avons toujours contemplé qu'Ottawa et Montréal seraient compris dans ce service, Montréal à Québec, Montréal, Toronto et Ottawa liés entre eux, et la chose est encore contemplée.

M. Howe: Au service des recherches, est-ce que vous cherché toujours les moyens d'augmenter la force motrice de vos trains? Je crois savoir que vous faites quelque chose dans le domaine des engins à turbo jet, en plus des moteurs diesels.

M. MacMillan: Oui, le turbo train fonctionne par force turbo et nous ne faisons pas les effets dans ce domaine car cela relève des fabricants eux-mêmes. Toutefois, nous sommes très au courant des faits nouveaux et ces questions nous intéressent beaucoup.

M. Howe: Nous nous posons quelquefois des questions sur le service d'autobus. Dans ma région, nous avons été particulièrement frappés du fait que le service d'autobus fourni dans certaines régions ne fonctionnait pas. Vous êtes-vous informés si ce service d'autobus fonctionnait, et sinon pourquoi?

M. MacMillan: Je ne le crois pas. Normalement, cela ne relève pas de nos fonctions.

M. Howe: Bien sûr, c'est l'une des raisons que vous avez donnée pour la discontinuation du service de chemin de fer, c'est-à-dire que vous étiez certains que le service d'autobus serait suffisant pour s'occuper de tout le monde, mais il n'en a pas été ainsi. Je crois que vous devriez y voir.

[Text]

Mr. MacMillan: I would think that really is the responsibility of the tribunal in Ontario which supervises the highway passenger service. If the service is not adequate or if the equipment is not appropriate then this surely is the place where the control lies. We do not have this authority or...

Mr. Howe: Or the responsibility of the Canadian Transport Commission to look into it to see whether this alternate service is adequate and if not to restore the former passenger service in some of those areas.

Mr. MacMillan: That could be. I do not know what jurisdiction they have in this field, but it could be.

Mr. Howe: This is one of the reasons they gave for the decision they made out there, and I think it certainly deserves being looked into again.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wonder if Mr. MacMillan or one of his colleagues could say—I am not certain if this question has been asked or it may have been partly asked—if there has been any new passenger equipment purchased or put into service in the past year?

• 1140

Mr. MacMillan: I do not know whether the question has been asked or not but I think Mr. Rock got pretty close to it. In any event, I said that the passenger equipment future at the moment was interwoven with the destiny of the Turbo train, about which Mr. Howe and I have been speaking, and also with another train which is called the LRC and which has received a considerable amount of publicity. This is being built by a troika of Montreal Locomotive Works, the Aluminium Company of Canada and Dominion Foundries and Steel in Hamilton, and they have designed a train which they feel will provide a light, rapid and comfortable ride, hence the name.

Mr. Benjamin: I was going to ask what it stood for.

Mr. MacMillan: That is what it stands for—light, rapid and comfortable.

We have been part of these discussions from the beginning. At this moment, it has a prototype power unit which follows pretty largely along conventional lines and utilizes a large diesel as a source of energy to drive an alternator. It will have a conventional power drive with traction motors but it differs from the locomotive we know today by having a depressed sill frame. In other words, the centre of gravity of this unit will be based very much closer to the railhead and this ought to give it the greater capability at high speed on curves.

In so far as the passenger accommodation equipment is concerned, it is to utilize a new four-wheel truck, conventional in appearance but not in design, and this again utilizes a type of suspension carrying with it the lowering of the centre of gravity, thereby giving it greater speed on curves. The cars are 85 feet long, as I recall, being carried on a four-wheeled truck in the front and at the rear.

It will have a coupling device not exactly the same as the standard coupler but capable of doing the same job

[Interpretation]

M. MacMillan: Je crois que cela relève plutôt du tribunal de l'Ontario qui surveille le service des passagers routiers. Si le service n'est pas suffisant ou si l'équipement n'est pas approprié, c'est sûrement là que le contrôle devrait s'exercer. Nous n'en avons pas la compétence ou...

M. Howe: Ou de la compétence de la Commission canadienne du transport de s'enquérir si ce service de remplacement est suffisant, et sinon, de remettre le premier service dans certaines régions.

M. MacMillan: Peut-être. Je ne sais pas quelle est leur compétence dans ce domaine, mais c'est possible.

M. Howe: C'est une des raisons qu'ils vous ont donnée pour la décision qu'ils ont prise et cela vaut certainement la peine d'y revenir.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande si M. MacMillan ou un de ses collègues pourraient nous dire si on a acheté un nouvel équipement pour passager et s'il a été mis en service au cours de l'année dernière?

M. MacMillan: Je ne sais pas si l'on a répondu à la question mais je crois que M. Rock en a parlé. En tous cas j'ai dit que le sort du matériel à venir destiné au transport des passagers est étroitement lié à celui du turbo train et aussi un autre train, le LRC dont on a beaucoup parlé. Ceci est construit par *Montreal Locomotive Works*, l'*Aluminium Company of Canada* et les *Dominion Foundries and Steel*, à Hamilton. C'est un train qui assurait un transport léger, rapide et confortable, d'où le nom.

M. Benjamin: J'allais justement vous demander la raison de ce nom.

M. MacMillan: C'est cela: léger, rapide et confortable.

Nous avons participé à ces discussions depuis le début. En ce moment, il existe un prototype qui fonctionne de façon traditionnelle et utilise un gros moteur diesel pour alimenter un alternateur. Le châssis sera plus bas que celui des locomotives actuelles. En d'autres termes, le centre de gravité de ce train sera beaucoup plus près du champignon de roulement et ceci devrait lui permettre d'aller plus vite dans les virages.

En ce qui concerne les installations pour les passagers, il doit y avoir un nouveau wagon à quatre roues, traditionnelles en apparence mais pas en conception et le type de suspension utilisée est telle que le centre de gravité se trouve plus bas, ce qui permet d'accroître la vitesse dans les virages. Les voitures ont 85 pieds de long et se trouvent sur des wagons à quatre roues à l'avant et à l'arrière.

Le système d'attelage ne sera pas exactement le même que le système habituel mais permettra des mouvements aussi rapides. L'ensemble du train fonctionnera à l'électricité. Le chauffage, le refroidissement, la cuisine et toutes les autres services seront assurés grâce à l'électri-

[Texte]

and relatively quickly. The whole of the train will be maintained and operated by electricity; the heating, the cooling, the cooking, and all the other services will be provided by electricity. At the moment, there is a power unit and one car being built and these will be available for testing by, I think, mid-summer.

Mr. Benjamin: Of this year?

Mr. MacMillan: Yes, and at that time we are going to put them under test on our railway.

Mr. Benjamin: This comes under R & D. I presume CN is putting some money into some of the research and development of this. Do you project this LRC and or the Turbo as something suitable for transcontinental work or is it intercity and interurban suburban transit that you envisage?

Mr. MacMillan: I think of the LRC—and again this is speculative because we do not know—as being more suitable to transcontinental operation because of the elasticity. The Turbo train can only be uncoupled in the shops. This other one can be, so that if it works and if it provides the job and the ride that we all hope it will, it will enable the train to be lengthened and shortened at intermediate terminals which is desirable.

Mr. Benjamin: Assuming you have no tough luck, as with the Turbo, and that all the development and experimenting and testing and whatnot goes along with minimal difficulties, what would you project as a ball-park date when you could put this sort of train into service? Two years from now? Three years?

Mr. MacMillan: Mr. Hunt has just told me that three years is their plan.

• 1145

Mr. Benjamin: Until this can happen then, Mr. Chairman, I am wondering if Mr. MacMillan is satisfied that the company has taken proper precautions on the kind of equipment that is presently in service. I have got the annual reports for the past four years and under new equipment I can find no mention in 1967, 1968, 1969 and 1970 of any purchase of new passenger equipment or of equipment presently in service on the *Supercontinental*. Is there not a danger that you are getting yourselves into the same mess the CPR did, just quitting buying stuff and ending up with boars' nests for passenger accommodation? The last time I was on the *Canadian*, the rugs were worn out, the cars were filthy dirty, the equipment, the facilities were damaged through usage and they looked terrible. Now, are you not running a risk? Are you not facing the same sort of thing with the equipment you have on the *Supercontinental*? Are you not going to have to reduce the new equipment for the older style trains, reduce the purchase of it? I would like to know just what your situation is, are you satisfied that you are protecting yourselves?

Mr. MacMillan: Yes, I am. May I remind you that we did buy new equipment. We bought what we call the Tempo equipment which we ordered early enough to have it in service in 1967 although we did not get it and it did not go into service until at least 1968, and perhaps a little more than that. This is the equipment running

[Interprétation]

cité. Pour l'instant, on a construit une génératrice et un wagon dont on se servira pour effectuer des expériences au milieu de l'été.

M. Benjamin: Cette année?

M. MacMillan: Oui, et nous les expérimentons sur notre réseau.

M. Benjamin: Je suppose que le Canadien National participe financièrement aux travaux de recherche. Pensez-vous que ce LRC et le turbo train conviendront au transport trans-continental ou seront-ils plutôt utilisés pour le transport interurbain?

M. MacMillan: Je crois que le LRC conviendra mieux au transport trans-continental. Le turbo train ne peut être dételé que dans les ateliers. Ce n'est pas le cas pour l'autre; par conséquent, si tout va bien et si les expériences sont concluantes, le train pourra être rallongé ou raccourci aux gares intermédiaires.

M. Benjamin: Si tout se passe bien, si les expériences et les tests donnent de bons résultats, quand pensez-vous que ce genre de train pourrait entrer en service? Dans deux ans, trois ans?

M. MacMillan: M. Hunt vient de me dire que l'on prévoit cette mise en service dans trois ans.

M. Benjamin: J'aimerais savoir si M. MacMillan pense que la compagnie a pris les précautions qui s'imposaient pour le matériel en service actuellement. Je l'ai lu le rapport annuel pour les quatre années précédentes et je ne vois aucun achat de nouveau matériel pour 1967, 1968, 1969 et 1970. Il y va de même pour le matériel en service sur le supercontinent en ce moment. Ne pensez-vous pas que vous allez avoir les mêmes difficultés que le CP et que si vous n'achetez aucun matériel nouveau les installations pour les passagers seront lamentables? La dernière fois que j'ai pris le Canadien, les tapis étaient usés jusqu'à la corde, les wagons étaient désespérément sales, le matériel et les installations étaient abimés et l'ensemble était horrible. Ne pensez-vous pas que vous courez un risque? N'aurez-vous pas le même problème avec le matériel qui se trouve sur le supercontinent? Je voulais simplement savoir quelle est la situation et si vous pensez prendre les mesures nécessaires?

M. MacMillan: Je tiens à vous rappeler que nous avons acheter du matériel nouveau. Nous avons acheté le matériel que nous appelons Tempo et nous l'avons commandé assez tôt pour le mettre en service en 1967. Cependant nous ne l'avons pas obtenu à temps et nous l'avons mis en service qu'en 1968, peut-être même un peu plus tard.

[Text]

from Toronto into western Ontario and that did liberate heavyweight equipment which was folded into the general inventory. In addition to all of this, we are very conscious of the points that you raised and if by some means or another we have to keep the quality of the equipment up we will do so. We have recently inaugurated a \$8,500,000 rehabilitation and modernization program on the present heavyweight equipment in our inventory and our present plans anticipate that this expenditure, this is supplementary to our normal expenditure, will keep us equipped until we have been able to assess these new trains and what happens to them.

We are quite conscious of the problem Mr. Benjamin, and we have taken action regarding it.

Mr. Benjamin: Right. With reference to the *Supercontinental* and passenger trains generally, the Canadian Transport Commission has invited the public and I would think that would include officers of the CNR, you are part of the public too, to make suggestions on ways in which a system of integration of the transcontinental passenger services and passenger trains might be carried out, as you will be aware there were suggestions from a number of people or organizations in different parts of the country about looking into the integrating of the CP-CN rail passenger services. The one I like the best was that the Canadian National take over the entire operations of all the Canadian Pacific rail passenger services, and that the CPR be required to provide all dispatching, track services at no cost.

Mr. MacMillan: On their property?

Mr. Benjamin: Yes, on their property at no charge. Just so that we could get somebody better running the passenger service on that railway, I like that one the best.

But, has the CNR made or will it be making any suggestions or submissions to the CTC or proposals or ideas to put forward on the feasibility of this, on the ways it might be done?

Mr. MacMillan: Inevitably, we shall, it is a matter of timing, Mr. Benjamin, as to when we do this. My recollections are that the public has been invited to make proposals maybe June 1 and I anticipate without knowing if this is correct that there will be hearings throughout the country to give members of the public the opportunity to make a presentation. Now, we shall watch these very carefully.

• 1150

I am not too sure what integration means personally; I do not know exactly what is implied by that. I do know of places and means by which improvements can be brought about and at the appropriate time, we will make a statement about it.

Mr. Benjamin: Yes. I notice the commission says they hope to obtain responses from the appropriate departments of governments at all levels, and the railways and unions and travel agencies, but their first stage is to invite representations from the public. I gathered from listening to some of the hearings that the CTC held that some of the things meant by integration is savings and

[Interpretation]

C'est le matériel que nous utilisons pour aller de Toronto dans l'ouest de l'Ontario et ceci a libéré l'équipement lourd qui se trouvait dans l'inventaire général. En outre, nous connaissons très bien les difficultés que vous avez soulevées et nous ferons tout notre possible pour garder notre matériel en bon état. Dernièrement, nous avons mis sur pied un programme de réadaptation et de modernisation qui se monte à 8 millions 500 mille dollars et qui porte sur le matériel lourd. Cette dépense vient de s'ajouter à nos dépenses normales ceci nous permettra d'être équipé comme il convient jusqu'à ce que nous puissions connaître la valeur des nouveaux trains et savoir ceux que nous allons avoir.

Nous sommes tout à fait conscients du problème monsieur Benjamin nous avons pris les mesures nécessaires.

M. Benjamin: Très bien. En ce qui concerne le *Supercontinental* et les trains de passagers en général. La Commission canadienne des transports a invité le public et, je suppose, les agents du CN, puisque vous faites partie du public à lui faire des propositions sur la façon dont on pourrait intégrer les services de passagers à l'échelle transcontinentale. Comme vous le savez sans doute, plusieurs organisations en différentes régions du pays ont proposé d'intégrer les services passagers du CP et du CN. On a même proposé que le national Canadien reprenne au CP tous ses services destinés aux passagers et que le CP s'occupe du contrôle et de l'entretien des voies gratuitement.

M. MacMillan: Sur leur terrain?

M. Benjamin: Oui, sur leur terrain et gratuitement. Simplement pour que leurs services de passagers fonctionnent mieux, je trouve le sujet excellent.

Le CN a-t-il fait des propositions ou des propositions à la Commission à ce propos?

M. MacMillan: Nous le ferons, c'est certain, monsieur Benjamin. Je ne sais pas exactement quand. Quand le public a été invité à faire des propositions le premier juin et sans en être sûr, je pense qu'il y aura des audiences publiques à travers le pays afin de donner aux membres du public la possibilité de se faire entendre. Nous suivrons ceci avec attention.

Je ne sais pas exactement, quant à moi, ce que veut dire intégration et ce que ce terme implique. Je sais qu'il est possible d'apporter certaines améliorations dans certains domaines et nous ferons des déclarations à ce propos, au moment opportun.

M. Benjamin: Oui. La commission espère obtenir des réponses des ministères gouvernementaux à tous les niveaux et des compagnies ferroviaires, des syndicats et des agences de voyage, mais tout d'abord, elle voudrait entendre le public. J'ai entendu certaines réunions qu'a tenues la Commission et d'après ça, je pense qu'intégration signifie économie sur les frais d'administration, ser-

[Texte]

administration costs, integrated regulation services, some overhead costs, which some thought could be fairly substantial, and with minimal reduction in present passenger trains on both railways. But, this is an area in which you and your officials would be more competent than I. I hope you will come up with some ideas on it.

Mr. MacMillan: There are some aspects of this that I must say I do not find very attractive. I have read in the paper, for example, a proposal that all sleeping cars be taken off at convenient terminals at seven o'clock in the morning and put on again at seven o'clock in the evening in the reverse direction. In theory this works but in reality it does not work.

Mr. Benjamin: I agree.

Mr. MacMillan: Also, that the dining cars should be spotted into the train at a given point and taken off the train at a given point. Again, the theory of this is attractive but it does not work because the facts of the geography of this country are that we do not have nice convenient places at which these things can be done and I think it overlooks entirely the nature of our passengers, the wife, the mother and the small children. She has to put them to bed at five o'clock if there are little ones around.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacMillan: They would have to be held up until the train stops. If that is what is meant by integration, then I do not think it is going to work.

Mr. Benjamin: It seems to me, Mr. Chairman, Mr. MacMillan, that this suggestion should at least be looked into; the idea of integrating the passenger train services of both railways. We would like to have some management and operations of passenger trains by people who have their hearts and minds in it. There is no doubt that the CPR lost their hearts and minds in this some years back and that you fellows at least have some degree of hearts and minds and attention or still have at least—it might be a little less than it was a couple of years ago, but you still have some amount of it. With the better kind of management attitude that the CNR has towards passenger train service, there is a large feeling in the country that if the CNR operated, administered and ran the passenger train service on all lines in the country, we would get some better service and probably a savings in administrative and maintenance costs by integrating and saving some duplication if the two railroads do things separately now.

Mr. MacMillan: We will have to see what emerges from the hearings, Mr. Benjamin, I think before...

Mr. Benjamin: Well, in case something does emerge, it would seem to me—let us assume that some plan for the integration of services was proposed that was real good and adopted and put forward and ordered by the commission, are you not being a little bit premature in cutting down on or eliminating your feeder services. And, again, I think of dayliner service that CPR has between Calgary-Edmonton; CNR has between Regina-Saskatoon and Prince Albert; I do not know whether it is CPR or CNR between Winnipeg-Emerson. If you are going to integrate these services, are you not going to need connecting routes?

[Interprétation]

vices de régulation intégrés, etc. Le service de passagers actuel ne serait que très peu réduit. Je suppose que vous-même et vos fonctionnaires connaissez mieux cette question que moi. J'espère que vous nous en parlerez.

M. MacMillan: Certains aspects de cette question ne me semblent pas très intéressants. J'ai lu par exemple, dans le journal, une proposition selon laquelle tous les wagons-lits pourraient être enlevés à 7 heures du matin dans certaines gares, puis remis en service à 7 heures du soir dans la direction inverse. En théorie, c'est parfait mais, en réalité, c'est impossible.

M. Benjamin: Je suis d'accord.

M. MacMillan: D'autre part, les wagons-restaurant devraient être ajoutés au train à un certain endroit, puis enlevés à un autre endroit. De nouveau, en théorie, c'est très intéressant, mais, en pratique, ceci ne fonctionne pas car la géographie de notre pays est telle qu'il n'y a aucun endroit où l'on peut faire cela. En outre, on oublie la nature de nos passagers qui sont surtout des femmes et des enfants. Les enfants doivent aller au lit à 5 heures du soir, si ils sont petits.

M. Benjamin: Oui.

M. MacMillan: Il faudrait attendre que le train s'arrête. Si c'est cela que l'on veut dire par intégration, je crois que ça ne marchera pas.

M. Benjamin: A mon avis, monsieur le président, monsieur MacMillan, cette proposition devrait au moins être étudiée: je veux parler de l'idée d'intégrer les services de trains de passagers des deux compagnies ferroviaires. Il faudrait que les trains de passagers soient gérés et exploités par des gens qui s'y intéressent réellement. Sans aucun doute, le CP s'occupe de beaucoup d'autres choses depuis plusieurs années déjà mais vous-mêmes travaillez dans de nombreux autres domaines. Maintenant que le CN s'intéresse davantage à la gestion de ces services destinés aux passagers, la plupart des habitants de ce pays pensent qu'un service de trains de passagers géré, administré et exploité par le CN dans tout le pays, leur permettrait d'avoir un service meilleur et sans doute, d'économiser sur les frais d'administration et d'entretien. Ceci éviterait que les deux compagnies se chevauchent quelque peu comme elles le font en ce moment.

M. MacMillan: Nous devons attendre de connaître les résultats de ces audiences, monsieur Benjamin, avant de...

M. Benjamin: Si ces réunions donnent quelque chose... supposons que l'on propose un système d'intégration qui soit adopté par la commission, ne pensez-vous pas qu'il est trop tôt pour supprimer ou réduire votre service d'embranchement? Je pense en particulier au service du CP entre Calgary et Edmonton, à celui du CN entre Regina-Saskatoon et Prince-Albert et à la ligne qui relie Winnipeg à Emerson. Si l'on doit intégrer ces services, ne devra-t-on pas construire des embranchements?

[Text]

Mr. Vaughan: I was just going to add that the ones I think you mentioned were applications that have been made so that they would be before the commission. They would have the necessary data there in order to proceed with their hearings and know exactly which lines are in the uneconomic category. They were put in for that purpose so the commission then could go about its hearings and deal with the very matter whereof you speak. I think some of ones you just mentioned were put in recently.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacMillan: There is no indication that I know of any date for hearings.

Mr. Vaughan: Nothing specific.

• 1155

Mr. Benjamin: What you have really done, then, is scared a whole lot of us silly when all you were really doing was providing the commission with some material, information. You do not really mean to abandon them.

Mr. MacMillan: That is the way the statute reads. What we were really doing was filing our claim to a subsidy, if it is proven that we do, in fact, have a loss and if, in fact, they decide the train should be maintained.

Mr. Benjamin: Mr. MacMillan, I noticed from an April 22 news report that a gentleman by the name of Mr. MacDougall has been made an executive vice-president of CN. According to the news report, he would relieve you of the day-to-day part of your job as chief executive and permit you to concentrate on the many things that the CNR is interested in.

The article goes on to say that one of the things the CN is interested in is the transport of oil from the Arctic. Could you expand on that a little? Is the report true?

Mr. Vaughan: Were you here a moment ago?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: This question was discussed.

Mr. Vaughan: We had quite a lengthy discussion.

Mr. Benjamin: Oh, I am sorry.

The Chairman: Mr. Benjamin, could I put you down for the second round?

Mr. Deachman:

Mr. Deachman: Mr. Chairman, just a little earlier we talked about containers very briefly and one of the things that was most interesting in those remarks was that this is a rapidly expanding field. I wonder, Mr. MacMillan, if you could give us some conception as to where container traffic is originating and where it is going and what it is carrying. Are we talking about ship or rail containers or containers wholly by rail? What is the container picture now and in the immediate future?

[Interpretation]

M. Vaughan: Je crois que les demandes dont vous avez parlé sont actuellement à l'étude devant la commission. La commission a certainement les données nécessaires pour savoir quelles sont les lignes qui ne sont pas rentables. C'est pourquoi la commission a décidé de tenir ces réunions. Je crois que les propositions auxquelles vous avez fait allusion ont été faites très récemment.

M. Benjamin: Oui.

M. MacMillan: Je ne crois pas que les dates des réunions aient encore été fixées.

M. Vaughan: Il n'y a rien de précis.

M. Benjamin: Ce que vous avez fait par conséquent, c'est effrayer nombre d'entre nous alors qu'en réalité vous ne faisiez que fournir à la Commission des renseignements. Vous n'avez pas vraiment l'intention de les abandonner.

M. MacMillan: C'est ce que disent les statuts. Nous ne faisons que remplir notre demande de subventions, s'il est prouvé qu'en fait cela nous cause une perte et s'il décide que ce train doit quand même être maintenu.

M. Benjamin: Monsieur MacMillan, j'ai remarqué dans un article de presse du 22 avril qu'une personne du nom de MacDougall a été nommé vice-président, exécutif, du CN. Selon cet article, il aurait pour fonction de vous remplacer dans l'aspect quotidien de votre travail en tant que chef de l'exécutif et de vous permettre de vous consacrer plus particulièrement au secteur ferroviaire.

De plus cet article dit qu'une des choses qui intéresse le CN et le transport du pétrole depuis l'arctique. Pourriez-vous nous donner des détails à ce sujet? Cet article est-il exact?

M. Vaughan: Étiez-vous présent il y a quelques instants?

M. Benjamin: Non.

Le président: On a déjà parlé de cette question.

M. Vaughan: Nous en avons discuté assez longuement.

M. Benjamin: Je m'excuse.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous que je vous inscrive pour le second tour?

Monsieur Deachman:

M. Deachman: Monsieur le président, nous avons brièvement évoqué il y a quelques instants les containers et il est très intéressant que l'on ait fait remarquer que ce secteur se développait très rapidement. Je me demande, monsieur MacMillan, si vous pourriez nous donner une idée de l'origine de ce trafic de containers, de sa destination et de ce qui est transporté. Est-il question de containers par bateau ou par rail ou simplement par rail? Quelle est la situation du transport par container à l'heure actuelle et quel est son avenir immédiat?

[Texte]

Mr. MacMillan: The great growth, Mr. Deachman, has been in the import utilization of containers. There is a very large number being loaded in Britain. There are others being loaded on the north coast of Europe and, in some instances, transferred across there by ship. There is a wee bit of a land bridge running across Britain on which they are taking there containers across and then re-loading them. In other instances, the traffic is moving out of North Sea ports to the east coast of Canada.

Containers are coming into Canada at four ports at the moment: Montreal, Quebec, Halifax and Saint John. The respective volumes I do not know by memory but in each instance the volume is growing very substantially. We are moving these, in many cases, by trainload and moving them very quickly into both Montreal and Toronto where we have as an integral part of our marshalling yards what we call "ports" because they are devoted entirely to the sorting and transshipping of containers. I do not know whether, on Thursday, I talked a bit about the installation in Toronto—I believe I did—where we have the capability of handling very substantial numbers of containers. We have enlarged it since we opened it a couple of years ago and it is again being utilized almost to capacity. We do have there what we called "unstuffing" capabilities. In other words, we do provide a service which empties a container and breaks it into smaller packages, into smaller shipments, which are again advanced by the express department or delivered in Toronto and so on. There is a volume of this traffic which moves from Toronto to Sarnia and thence into Chicago and to other parts of the middle United States. The contents are largely manufactured commodities, the things which lend themselves well to utilizing the cube of the container, and the inbound movement is very heavy. The outbound movement is not as heavy and we are endeavouring to bring about an increase in this flow, because ideal for us of course is a two-way loaded flow.

● 1200

The utilization of containers in Canada is growing, and we hope to see this develop as we go along. Containers come in three sizes, as I remember. They are modular. They are carried on the Atlantic in what are called cellular ships which accommodate containers stacked vertically within rails. They slip into place and are held securely. Some of the newer vessels will take a very substantial number of them.

The Chairman: Mr. Deachman, will you allow Mr. Trudel a supplementary question?

Mr. Deachman: Yes. I have some other questions after.

Mr. Trudel: Mr. MacMillan, when you answered the question you said it was mostly from importations.

Mr. MacMillan: I said the movement in is heavier than the movement out.

Mr. Trudel: What has been planned as to the return of empty containers? I understand this is now getting to be

[Interprétation]

M. MacMillan: Monsieur Deachman, c'est dans le domaine des importations que cela se développe le plus. Un très grand nombre de ces containers sont chargés en Grande-Bretagne. D'autres sont chargés sur la côte nord de l'Europe, et, quelquefois expédiés ici par bateau. Il y a un petit morceau de pont terrestre qui traverse la Grande-Bretagne et sur lequel ils font traverser ces containers puis il les recharge dans d'autres cas, l'expédition se fait à partir des ports de la mer du nord vers la côte est du Canada.

À l'heure actuelle les containers arrivent au Canada dans 4 ports: Montréal, Québec, Halifax et Saint-John. Je ne peux vous donner de mémoire le chiffre exact du volume mais dans chaque cas ce volume augmente d'une façon très substantielle. Nous les transportons souvent par convoi et très rapidement jusqu'à Montréal et Toronto puis nous avons faisant partie de nos gares de triage ce que nous appelons des «ports» car ils sont entièrement consacrés au triage et au transit des containers. Je ne me souviens plus si j'ai évoqué jeudi nos installations de Toronto—je crois que je l'ai fait—où nous avons les moyens de manipuler un grand nombre de containers. Nous avons agrandi ces installations depuis leur entrée en service il y a environ 2 ans et elles sont de nouveau pratiquement utilisées à plein rendement. Nous y avons ce que nous appelons des moyens techniques de «dégarnissage». En d'autres termes, nous assurons un service qui vide le container et le transforme en paquets plus petits pour les expéditions plus petites, qui sont à leur tour expédiées par la branche des express ou livrées à Toronto par exemple. Une partie de ce trafic a lieu entre Toronto et Sarnia puis vers Chicago et d'autres régions du centre des États-Unis. Dans l'ensemble, il s'agit de produits finis, choses qui se prêtent très bien à la forme cubique du container et le trafic intérieur est très important. Le trafic extérieur n'est pas aussi important et nous essayons de provoquer une augmentation de ce trafic, car bien entendu un trafic dans les deux sens serait idéal pour nous.

L'utilisation de containers au Canada s'accroît, et nous espérons voir son expansion puisque nous y participons. Si je me souviens bien, il y a trois tailles de containers, ils sont modulaires. Ils sont transportés sur l'Atlantique dans ce qu'on appelle des bateaux cellulaires qui entreposent les containers verticalement entre des rails. Ils se mettent en place sur ces glissières et se tiennent très bien. Les nouveaux bâtiments pourront en transporter une grande quantité.

Le président: Monsieur Deachman, permettez-vous à M. Trudel de poser une question supplémentaire?

M. Deachman: Oui. J'aurais d'autres questions à poser après.

M. Trudel: Monsieur MacMillan, en répondant à la question vous avez dit qu'il s'agissait principalement d'importations.

M. MacMillan: J'ai dit que les importations étaient plus importantes que les exportations.

M. Trudel: Qu'a-t-on prévu pour le retour des containers vides? Si j'ai bien compris, cela commence à poser

[Text]

a very large headache? Have you planned any specific action so that these containers can be utilized 100 per cent of the time by exports?

Mr. MacMillan: I was referring to that, Mr. Trudel, when I said that this is one of the problems associated with container movement, that is, to try to get the export traffic broken into units which will lend themselves to accommodation in containers, because it is better. We like it.

Mr. Hunt: We have had two agencies working on that particular problem. Our own sales groups and container development groups are at work, and naturally the shipping lines sales people are also at work because it is more to their advantage than even to ours to have this return haul loaded as much as possible because the equipment is theirs.

I will give you an example of a return haul that has been developed here recently. It sounds like a strange one, but it is a good one. There is a lot of volume in it. It is beans from Michigan to overseas destinations. They are going back in Manchester Liner containers out of Michigan through Southern Ontario by train to Concord where they are put on a container train and away they go to the docks, and it is usually in Halifax.

Mr. MacMillan: I should add, when I tabulated the ports I did not get to Vancouver. But we have a container port in Vancouver too. Its interest of course is primarily trade with the Pacific rim, the Orient, and we are hopeful of building this up also.

Mr. Deachman: Mr. MacMillan, is there evidence of a land-bridge operation developing across Canada? We talked about this a year or so ago. Is there evidence that containers are actually moving from coast to coast in trans-shipments?

Mr. MacMillan: Not in any volume.

Mr. Deachman: Do you anticipate it happening?

Mr. MacMillan: This is one of the things we hope that we can bring about, but to this point in time it has not developed.

Mr. Deachman: I have one more question about containers. To what extent have you met union demands that containers be unpacked at the port?

Mr. MacMillan: We do not have that problem that I know of. This has been a very serious problem in some parts of the United States.

Mr. Deachman: Which defeats the whole purpose of the containers.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Deachman: But you have not had this problem in Canada.

Mr. MacMillan: No. We have been able to use the container in the manner in which it was intended to be used.

[Interpretation]

de sérieux problèmes? Avez-vous prévu des mesures afin que ces containers puissent être utilisés à 100 p. 100 par les exportations?

M. MacMillan: J'ai fait allusion à cela, monsieur Trudel, lorsque j'ai dit qu'il s'agissait d'un des problèmes inhérents au transport par container, c'est-à-dire, d'essayer de transformer le trafic des exportations en unités qui se prêteront au transport par container, car c'est préférable. Nous aimons cela.

M. Hunt: Deux de nos offices ont fait des études à ce sujet. Nos propres groupements de vente et nos groupements d'expansion du transport par container étudient ce problème et bien entendu les personnes s'occupant de vente par voie maritime étudient aussi cette question car il est beaucoup plus avantageux pour eux que pour nous d'avoir ces réexpéditions chargées autant que possible car il s'agit de leur équipement.

Je vous donnerai un exemple d'une réexpédition qui s'est créée il y a très peu de temps ici. Cela peut paraître étrange, mais c'est un bon moyen. Cela représente une grande quantité. Il s'agit d'haricots du Michigan expédiés outre-mer. Ils quittent Michigan dans des containers de la Manchester Liner pour aller à Concord via le sud de l'Ontario où ils sont placés sur un train de containers et parviennent jusqu'au dock, généralement ceux d'Halifax.

M. MacMillan: Je devrais ajouter que lorsque j'ai parlé des ports, je n'ai pas mentionné Vancouver. Nous avons aussi un port de containers à Vancouver. Son commerce, bien entendu, se fait principalement avec les pays du littoral pacifique, l'Orient, et nous espérons encore accroître ce trafic.

M. Deachman: Monsieur MacMillan, sait-on quelque chose à propos d'un projet de pont transcanadien? Nous en avons parlé il y a environ un an. Est-il exact qu'à l'heure actuelle des containers transitent de côte à côte?

M. MacMillan: Rien de bien conséquent.

M. Deachman: Prévoyez-vous que cela arrivera?

M. MacMillan: C'est une des choses que nous espérons pouvoir créer, mais jusqu'à présent il n'y a pas grand chose.

M. Deachman: J'aurais encore une question à propos des containers. Dans quelle mesure avez-vous répondu à la demande des syndicats qui veulent que les containers soient déchargés de leur contenu dans le port?

M. MacMillan: A ma connaissance, cette question ne s'est pas posée. Cela a créé de graves difficultés dans certaines régions des États-Unis.

M. Deachman: Ce qui fait perdre tout le bénéfice des containers.

M. MacMillan: Oui.

M. Deachman: Mais vous n'avez pas encore eu ce problème au Canada.

M. MacMillan: Non. Nous avons pu utiliser le container de la manière dont il devait l'être.

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, it is after 12 o'clock and I think we should adjourn until after the Orders of the Day or 3.30 this afternoon, in the same room.

You could leave your things here if you wish. We will meet in the same room this afternoon at 3.30.

AFTERNOON SITTING

• 1530

The Chairman: Gentlemen, when we adjourned for lunch I told Mr. Thomas he would be the first questioner. Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Unfortunately, I have missed two of the sessions so it is quite probable that many of the questions I had in mind have been asked and I will not proceed with them. I would like to ask Mr. MacMillan, Mr. Vaughan or one of the officials for a little bit of explanation on the section under revenues, page 5, federal government payments. I understand the reduction of \$8 million under the National Transportation Act as being part of the phase-out. I would like to ask what the decrease in Maritime Freight Rates Act represents. Is that because of the decrease in subsidy? Was that effective in 1970?

Mr. MacMillan: I think it is a reflection in the reduction in traffic, but I would ask Mr. Corner—yes it is. It is a reduction in...

Mr. Thomas (Moncton): It is simply a reduction in traffic because...

Mr. MacMillan: Yes, because it is small, as you see.

Mr. Thomas (Moncton): That payment will be affected with the decrease in subsidy, will it not? Will the decrease from 20 to 17.5 per cent show up in there this coming year...

Mr. MacMillan: Yes, I think it will.

Mr. Thomas (Moncton): ...or will it show up under Atlantic Region Freight Assistance Act?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Thomas (Moncton): With these two acts I am not quite sure...

Mr. MacMillan: No, it would show up under that item.

Mr. Thomas (Moncton): Under Maritime Freight Rates Act?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Thomas (Moncton): When they come to the Atlantic Region Freight Assistance Act, there is a decrease of \$3.3 million, is there not?

Mr. MacMillan: You will recall, Mr. Thomas, that a couple of years ago, and we can give you the exact date,

[Interprétation]

Le président: Messieurs, il est passé midi et il serait préférable que nous levions la séance jusqu'après l'ordre du jour ou à 3 h 30 cet après-midi, dans la même salle.

Vous pouvez laisser vos affaires ici si vous le désirez. Nous nous réunirons dans la même salle cet après-midi à 3 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, lorsque nous avons levé la séance pour le déjeuner, j'ai dit à M. Thomas qu'il serait le premier orateur. Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Malheureusement, j'ai manqué 2 des séances et il est probable que certaines de mes questions ont déjà été posées et je ne les poursuivrai pas. J'aimerais demander à M. MacMillan, M. Vaughan ou un des fonctionnaires quelques explications au sujet de la rubrique page 5 sur les subventions fédérales. Cette diminution de \$8 millions déversement affecté au titre de la Loi nationale sur les transports fait partie de l'opération de l'abandon progressif. J'aimerais demander ce que représente la diminution au titre de la Loi sur les taux de transport sur les marchandises des provinces Maritimes, est-ce à cause de la diminution de subventions? Était-ce effectif en 1970?

M. MacMillan: A mon avis cela correspond à la diminution du trafic, mais je préférerais demander à M. Corner... oui, c'est cela. Il s'agit d'une diminution...

M. Thomas (Moncton): Il s'agit simplement d'une diminution du trafic parce que...

M. MacMillan: Oui, car c'est insignifiant, comme vous le voyez.

M. Thomas (Moncton): Ce versement sera affecté en même temps que la diminution en subventions n'est-ce pas? Pourtant la diminution de 20 à 17, 5 p. 100 figure toujours pour l'année qui vient...

M. MacMillan: Oui, je pense que oui.

M. Thomas (Moncton): ...Où cela figurera-t-il au titre de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique?

M. MacMillan: Non.

M. Thomas (Moncton): Avec ces deux lois je ne suis pas tout à fait sûr...

M. MacMillan: Non, cela devrait figurer à ce titre.

M. Thomas (Moncton): Au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Lorsqu'ils passent à la Loi sur les subventions de transport des marchandises dans la région Atlantique, il y a une diminution de \$3.3 millions, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Vous devez vous souvenir, monsieur Thomas, qu'il y a environ 2 ans, et nous pouvons vous

[Text]

there was a freight rate increase proposed in the Maritimes. The government in its wisdom asked the railways to postpone the specific increase and in the interim they authorized the payment under the Atlantic Region Freight Assistance Act—it was in 1970—and that is in the throes working itself out. It was reduced then to \$3 million.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, so this is a noncontinuing item, then.

Mr. MacMillan: That is correct. It is gone now.

Mr. Thomas (Moncton): That is the final, so it...

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): ... would be a total of approximately \$3.9 million for those 2 years.

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): Then that is it.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): With the gradual phase-out of the 20 per cent subsidy, the first step was taken with the 2.5 per cent decrease. This was followed shortly after by a freight rate increase. Was the purpose of that increase more or less to offset the loss to the railway because of the...

Mr. MacMillan: They were related one to the other, yes.

Mr. Thomas (Moncton): I do not know if it is fair to ask you this, but will it be the policy of the railways now as the subsidies phase out to ask for further freight rate increases to offset this loss of revenue?

Mr. MacMillan: Do you mean the automatic reduction, \$8 million a year that it would go down?

Mr. Thomas (Moncton): No, Mr. MacMillan, I am speaking now of the 20 per cent subsidy granted under the Maritime Freight Rates Act which the Minister has announced will be phased out over the next 5 years. The first reduction was made around the start of this year of 2.5 per cent. The plan at the time the Minister announced it was that the 20 per cent would gradually be eliminated over the next 5 or 6 years. You are right, it was done under the old Maritime Freight Rates Act.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, that is right, but is provision made for elimination under the Atlantic Region Freight Assistance Act? The Atlantic Region Freight Rates Assistance Act provides that it may be gradually phased, but there is a kicker...

[Interpretation]

donner la date exacte, on a proposé une augmentation des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le gouvernement dans sa sagesse a demandé aux compagnies de chemin de fer de retarder cette augmentation et entre temps il a autorisé ce paiement au titre de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique—c'était en 1970—et cela se décompte avec difficulté. Cela a été réduit alors à \$3 millions.

M. Thomas (Moncton): Oui, par conséquent il n'y a pas reproduction?

M. MacMillan: C'est exact. C'est maintenant terminé.

M. Thomas (Moncton): C'est la fin, par conséquent...

M. MacMillan: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): ... cela se montrerait approximativement à \$3.9 millions pour ces 2 années.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Il n'y a plus rien à faire.

M. MacMillan: Oui.

M. Thomas (Moncton): En ce qui concerne l'abandon progressif de la subvention de 20 p. 100, la diminution de 2.5 p. 100 qu'en a été la première étape. Peu de temps après une augmentation du taux des transports des marchandises a suivi. Le but de cette augmentation était-il plus ou moins de contre balancer la perte des chemins de fer parce que...

M. MacMillan: Oui, les deux choses étaient liées.

M. Thomas (Moncton): Je ne sais en toute loyauté si je ne peux poser cette question, mais la politique des chemins de fer sera-t-elle maintenant avec l'abandon progressif des subventions de demander des augmentations du taux des transports des marchandises pour contre balancer cette perte de recettes?

M. MacMillan: Voulez-vous parler de la diminution automatique, des \$8 millions par année?

M. Thomas (Moncton): Non, monsieur MacMillan, je veux parler de la subvention de 20 p. 100 accordée au titre de la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes, subventions qui selon le Ministre doivent être progressivement abandonnées au cours des 5 prochaines années. La première diminution de 2.5 p. 100 a été opérée au début de cette année. Lorsque le Ministre a fait part de ce plan il s'agissait d'éliminer graduellement ces 20 p. 100 au cours des 5 ou 6 prochaines années. Vous avez raison, cela a été fait au titre de la vieille Loi sur les taux des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. MacMillan: Oui.

M. Thomas (Moncton): Oui, c'est exact, mais a-t-on prévu des mesures d'abandon au titre de la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique? La Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique prévoit qu'elle peut être progressivement abandonnée, mais il y a une critique...

[Texte]

Mr. MacMillan: It was a one-shot proposition, the Atlantic Region Freight Rates Assistance Act.

• 1535

Mr. Thomas (Moncton): I think I am not explaining it quite... I am talking about the 20 per cent subsidy on shipments within the area.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): The Atlantic Region Freight Assistance Act gives the government the power by regulations to gradually phase out that 20 per cent subsidy over a period of the next few years on the condition—of course there was a condition in there—that they would replace it by assistance.

Mr. MacMillan: It was a diversion rather than a phasing out, was it not?

Mr. Thomas (Moncton): As the Minister made the announcement—and I have not got that in front of me now—the first reduction was 2.5 per cent which became effective this spring and he announced that it was the intention of the government to eliminate this 20 per cent gradually over the next five or six years. It was my understanding that the reason for this last freight rate increase was to offset the loss of that 2.5 per cent subsidy. Is that not correct? I am talking about the 20 per cent.

Mr. MacMillan: The maritime freight rates as you remember are on—and I think they continue to be on—a slightly lower level than the rest of Canada and the objectives are at some point or another to bring them up. But there has been no corporate decision made to adjust them each time there is a downward revision in the Maritime Freight Rates Act subsidy because we do not know what is going to flow from this and we do not know what the competitive factors are likely to be. The whole question really is shrouded in too many uncertainties and unknowns at this time.

Mr. Thomas (Moncton): Is it not true though, sir, that the historic advantage in freight rates that had been enjoyed by the territory has now been pretty well eliminated except for the 20 per cent subsidy? Are not the rates in the Maritimes to maritime shippers roughly equivalent to the rest of the country now and the only concession that is given is the 20 per cent subsidy?

Mr. MacMillan: I think they are still one step behind, but I am subject to correction.

Mr. Thomas (Moncton): I think it is very close now to the...

Mr. MacMillan: Yes, but I think they are one step behind still, but I could be wrong, I do not think so.

Mr. Thomas (Moncton): Can we hope to get or should we anticipate that last final step be taken?

[Interprétation]

M. MacMillan: Il s'agissait d'une proposition centrale, la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique.

M. Thomas (Moncton): Je crois que je ne l'explique pas très... il s'agit du 20 p. 100 en subvention à l'égard des expéditions dans la région.

M. MacMillan: Oui.

M. Thomas (Moncton): La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique accorde au gouvernement le pouvoir par voie de règlements d'éliminer graduellement cette subvention de 20 p. 100 durant les années prochaines à condition—évidemment, il y avait une condition ici—qu'ils remplaceraient cela par de l'aide.

M. MacMillan: Il s'agissait plutôt d'un détournement que d'une élimination graduelle, n'est-ce pas?

M. Thomas (Moncton): Lorsque le Ministre a fait sa première déclaration—et je ne l'ai pas ici devant moi—la première réduction représentait 2.5 p. 100 qui s'appliquerait ce printemps et il a déclaré que le gouvernement avait l'intention d'éliminer graduellement ce 20 p. 100 durant les cinq ou six prochaines années. J'étais sous l'impression que la raison pour cette dernière augmentation du taux de transportation était pour compenser la perte de cette subvention de 2.5 p. 100. N'est-ce pas exact? Il s'agit ici du 20 p. 100.

M. MacMillan: Comme vous vous en rappelez, le taux de transport maritime sont un peu plus bas—et je crois qu'ils le sont toujours—que dans le reste du Canada et on a l'intention de les augmenter. Mais il n'y a pas eu de décision de groupe de les ajuster chaque fois qu'il y a une réduction dans les subsides accordés d'après la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes parce que nous ne savons pas ce qu'il en résultera et nous ne savons pas quels seront les facteurs concurrentiels. Il y a trop d'incertitude et d'inconnu qui planent autour de cette question.

M. Thomas (Moncton): N'est-il pas vrai, monsieur que l'avantage historique au niveau des taux de transport dont a joui le territoire a maintenant été plus ou moins éliminé excepté en ce qui a trait à la subvention de 20 p. 100? Les taux dans les Maritimes pour les gens qui font de la transportation maritime ne sont-ils pas plus ou moins l'équivalent de ceux dans le reste du pays à l'heure actuelle, et la seule concession qui est accordée est la subvention de 20 p. 100?

M. MacMillan: Je crois qu'ils sont encore à un pas en arrière, mais qu'on me corrige si je fais erreur.

M. Thomas (Moncton): Je crois que cela se rapproche pas mal maintenant...

M. MacMillan: Oui, mais je crois qu'ils tirent encore de l'arrière, mais il se peut que je n'ai pas raison; je ne le pense pas.

M. Thomas (Moncton): Peut-on s'attendre à ce que ce dernier écart soit comblé?

[Text]

Mr. MacMillan: I would not like to forecast the future at this moment. Our objective of course is to maximize our revenue from the Maritimes. Sometimes one does this by increasing rates, sometimes by maintaining them and sometimes by reducing them.

Mr. Vaughan: That is the traffic within the territory.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, within the select territory.

Mr. Vaughan: Intramovement and it was to be reduced within a seven-year period.

Mr. Thomas (Moncton): Seven-year period, I believe you are right. Yes, as you will recall, the recommendations of the Atlantic premiers which were later confirmed by the Federal-Provincial Committee on Transportation, indicated that it would be desirable to phase-out this subsidy on the condition that it would be replaced with some sort of special shipping subsidy to the shipper himself.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): I think you understand my concern and the concern of the people in the area. I cannot point my finger at the CNR for this, but our concern is that already the first reduction has been in the subsidy with no equivalent assistance grants for the shipper. I am just trying to establish the basis of CNR policy as this subsidy is gradually phased out. I wanted to get some indication from you gentlemen whether the CNR would raise their rates to offset this loss in revenue.

• 1540

Mr. MacMillan: Our attitude about this, Mr. Thomas— if we are talking about the same thing, and I rather think we are—has been that the outright subsidy was very likely not the best way to help Maritime industry. We thought, for example, that advantage should be taken of the rail movement of substantial quantities in the cheapest possible vehicle, and that there be assistance in terms of the distribution facilities in the locations of consumption, and that this would perhaps achieve the objective better than the old MFRA procedure. I think that is really what you were referring to when you mentioned it a moment ago.

Mr. Thomas (Moncton): Yes.

Mr. MacMillan: I think our interests are common, that we would very much like to see Maritime industry prosper, because our opportunity to live in that environment is much better than in the other kind of environment.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, I think we are on the same wave length, Mr. MacMillan. I did not explain it very well.

Turning to page 19 on your section on hotels—as I say, I may be going over ground that has been tilled already.

[Interpretation]

M. MacMillan: Pour l'instant, je ne voudrais pas prédire l'avenir. Évidemment, notre objectif est d'accroître notre revenu en provenance des Maritimes au maximum. Cela se fait parfois en augmentant les taux, parfois en les préservant et parfois en les réduisant.

M. Vaughan: C'est-à-dire le trafic dans le territoire.

M. Thomas (Moncton): Oui, dans un territoire select.

M. Vaughan: Il s'agit de circulation au sein d'un territoire et cela devrait être réduit au cours d'une période de sept ans.

M. Thomas (Moncton): Une période de sept ans, puis, je crois que vous avez raison. Vous vous appellerez que les recommandations des premiers ministres des provinces maritimes qui furent confirmées plus tard par le comité fédéral-provincial des transports, indiquèrent qu'il serait désirable d'éliminer graduellement cette subvention à condition qu'elle soit remplacée par une sorte de subvention spéciale pour les expéditions qui seraient accordées à l'expéditeur lui-même.

M. Vaughan: Oui.

M. Thomas (Moncton): Je crois que vous comprenez ma préoccupation et celle des gens dans la région. Je ne peux pas accuser le Canadien National de ceci, mais nous nous préoccupons du fait que la subvention a déjà subi une première réduction sans qu'il y ait des octrois équivalents en aide pour l'expéditeur. Je veux tout simplement établir la base de la politique du Canadien National pendant l'époque durant laquelle la subvention sera éliminée graduellement. Je voulais savoir si vous, messieurs, pensez que le CN devrait augmenter son tarif pour compenser cette perte de revenu.

M. MacMillan: Notre attitude à ce sujet, monsieur Thomas, j'espère que nous parlons de la même chose, en fait je le crois, c'est qu'une subvention n'est présumément pas la meilleure façon d'aider l'industrie dans les provinces Maritimes. Par exemple, nous avons cru qu'il faudrait tirer profit du transport par rail de quantité appréciable dans le véhicule le plus économique possible et qu'il devrait y avoir de l'aide sous forme d'installation de distribution dans les localités de consommation et que cette mesure serait peut-être mieux réaliser l'objectif que ne le ferait la vieille procédure MFRA. Je crois que c'est ce à quoi à vous songiez lorsque vous en avez fait la mention il y a un moment.

M. Thomas (Moncton): Oui.

M. MacMillan: Nous avons je crois des intérêts communs en ce sens que nous aimerions voir l'industrie des provinces Maritimes prospérer parce que l'occasion qui nous serait donné de vivre dans ce milieu est bien préférable à celle qui nous est fournie de vivre dans un milieu de l'autre genre.

M. Thomas (Moncton): Oui, je crois que je vous entends parfaitement, monsieur MacMillan. Je ne suis pas très bien expliqué.

Passons maintenant à la page 19 où vous parlez des hôtels, comme je vous en ai prévenu, il peut se faire que je reprenne des sujets qu'on a déjà étudiés.

[Texte]

The Chairman: We have been over this a couple of times on the hotels.

Mr. Thomas (Moncton): All right. I will not ask any further questions on hotels. I will wait for the printed evidence.

I asked you about passenger services the other day. I was quite pleased then to have you confirm what I had hoped was the case, that CN is definitely staying in passenger service.

I will ask you about one small local item. I am getting very parochial now. What is the prospect on the Montreal-Saint John run? You have a rail line running now, and I guess it is part of the blanket application for abandonment, I believe. Is that awaiting the decision of the CTC?

Mr. Vaughan: I guess that is one of the applications, I believe, and it is with the CTC.

Mr. Thomas (Moncton): Did the gentlemen indicate on the questions on passenger service if you have any indication of when this decision may be given on the abandonments?

Mr. MacMillan: I do not think it arose, but we have a substantial number of applications before the board and we have no indication of when they are going to be heard, or dealt with at all. I think that the CTC perhaps are in a better position to answer that than we are.

Mr. Thomas (Moncton): I agree.

What is the plan for telecommunications? Will there be any further co-ordination or integration of services? I continually receive complaints, as you may realize, from Moncton where, with the adoption of IBM and more sophisticated equipment, there seems to be a dislocation of personnel. Is this reorganization complete now? Will there be any further dislocation of personnel or reduction in personnel?

Mr. MacMillan: Do you mean in the public message traffic?

Mr. Thomas (Moncton): I am thinking of the CN telegraph, actually.

Mr. MacMillan: Yes. Well, if it is the public message traffic, I think that the co-ordination process has been completed. Public messages, as you undoubtedly realize, are in themselves shrinking almost annually. This is flowing from the use by the public of telephones and Telex and the other less expensive signal services which the company sells.

Mr. Thomas (Moncton): But this branch of your operation is still profitable.

Mr. MacMillan: No, not the public telegram business. We perform it as a service to the public.

Mr. Thomas (Moncton): I see. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

[Interprétation]

Le président: Nous nous sommes arrêtés deux fois déjà sur ce sujet des hôtels.

M. Thomas (Moncton): Très bien. Je ne poserai donc pas d'autres questions au sujet des hôtels. J'attendrai la preuve écrite à ce sujet.

L'autre jour, je vous ai posé des questions au sujet des services de passagers. J'ai été bien heureux alors de vous entendre confirmer mes espérances à l'effet que le CN ne se retirait pas du transport des passagers.

Je vais maintenant vous poser une petite question régionale. Quel est l'avenir du circuit Montréal-Saint-John? Il existe actuellement un train qui fait la navette entre ces deux villes je crois qu'il fait partie de ceux qu'on se propose d'abandonner. Attendez-vous à ce sujet la décision de la Commission canadienne des transports?

M. Vaughan: Je crois qu'il s'agit là de l'une des demandes que la Commission canadienne des transports étudie en ce moment.

M. Thomas (Moncton): Ces gens vous ont-ils dit quand la décision au sujet de l'abandon de ces services sera prise?

M. MacMillan: Je ne crois pas que cette question ait été soulevée mais il y a un certain nombre de demandes qui ont été soumises à la Commission et nous n'avons aucune idée du moment où elles seront étudiées. Je crois que la Commission pourrait beaucoup mieux que nous répondre à cette question.

M. Thomas (Moncton): D'accord.

Quels sont les projets à l'égard des télécommunications? Y aura-t-il plus ample coordination ou intégration des services? Je reçois toujours des plaintes, comme vous pouvez bien le penser, de Moncton ou, à la suite de l'adoption des appareils IBM et d'équipements plus spécialisés, il semble se produire un démembrement du personnel. Cette réorganisation est-elle maintenant terminée? Assisterons-nous à plus ample démembrement ou réduction du personnel?

M. MacMillan: Entendez-vous dans la diffusion des messages publics?

M. Thomas (Moncton): En fait, je songe au télégraphe du CN.

M. MacMillan: Oui. C'est-à-dire que s'il s'agit de la transmission des messages publics, je crois que le processus de coordination est terminée. Comme vous vous en rendez sans doute compte, le nombre de messages publics diminuent chaque année. C'est que le public a de plus en plus recours au téléphone et au télex et à d'autres moyens de communication moins onéreux que le CN met à sa disposition.

M. Thomas (Moncton): Mais ce secteur de votre activité est encore profitable.

M. MacMillan: Non, pas celui des télégrammes. Nous le maintenons à titre de service à l'intention du public.

M. Thomas (Moncton): Je vois. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

[Text]

• 1545

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. If I may, I would like to pursue briefly Mr. Chairman, the line of questioning I started this morning and I wonder if the witnesses have available the information I was seeking this morning regarding the purchase of equipment and other additional facilities. If not, I will go on with other questions.

The Chairman: Maybe you could go on with another one and Mr. Vaughan will look for it.

Mr. Trudel: It is my understanding, Mr. Chairman, that the loan privileges according to that bill have not been used by the company, rather they have been self-financing or they have gone to public financing. Is this correct?

Mr. MacMillan: It has been self-financing, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: To substantiate this I was looking at the interest and I think this is shown, net interest on debt, on page four of your annual report as \$75 million. If I look at the Auditor's report of December 31, 1970 where this is also shown as a graph we see that over a period of years from 1961 until 1970 the operating deficit has certainly been diminishing whilst the interest has been climbing. I think in all fairness, through management they have been able to diminish by a substantial amount a deficit of the operating, the rail, and other departments.

I was wondering, Mr. Chairman, if possibly either Mr. MacMillan or Mr. Vaughan could give us any indication what we could do to lower the amount of interest that actually wipes out all of the good management that has been prevalent and even actually wiping out the profit picture.

Mr. MacMillan: That is a very interesting invitation and I think that I might philosophize on it by amplifying on your statement, Mr. Trudel. The interest burden of the company in 1961 was \$62,500,000, and between that time and 1970 the company by application of self-generated funds, which were not used for capital purposes, reduced the debt by \$100 million. In the same period, our interest burden has increased to \$75,500,000 and this, as I say, on a lesser sum of money. It is a direct reflection of the increase in the cost of money to the company and it flows from the refinancing of the outstanding debt rather than any new debt at all. During the same period of time, we have been able to reduce our over-all deficit from a figure of \$67,300,000 in 1961 and then through 1962 we were able to go down on quite an abrupt curve. We ran into a little difficulty in 1967 and then started down again. In 1970 we had the adverse impact of the reduction in the economy of the country. We fell back by \$5 million and all in all I think it is a pretty fair record, but the debt remains the very large burden which the company bears.

My understanding is that this question is to be the topic of a discussion here before the Committee on a specific occasion. I do not know whether the date for that

[Interpretation]

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Puis-je poursuivre brièvement monsieur le président, mes questions dans la ligne que j'ai commencées ce matin et je me demande si les témoins ont à leur disposition l'information que je demandais ce matin, relativement à l'achat de matériel et d'autres équipements. Sinon, je continuerais en posant d'autres questions.

Le président: Peut-être pourriez-vous continuer avec une autre question tandis que M. Vaughan s'occupera de cela.

M. Trudel: Si je comprends bien, monsieur le président, selon ce bill-ci, les privilèges de prestations n'ont pas été utilisées par la compagnie, ils se sont plutôt auto-financés ou sont allés au financement public. Est-ce exact?

M. MacMillan: Il s'agit d'auto-financement, monsieur Trudel.

M. Trudel: Pour appuyer cela j'ai regardé par l'intérêt qui figure sous la rubrique intérêt net sur la dette, à la page 4 de votre rapport annuel, pour un montant de 75 millions de dollars. Si je me reporte au rapport de l'Auditeur du 31 décembre 1970, au sommaire présenté sur un graphique, je remarque qu'au cours de la période allant de 1961 à 1970, le déficit d'exploitation a certainement diminué tandis que l'intérêt a augmenté. Je crois en toute honnêteté, qu'au moyen de l'administration, on a réussi à diminuer de façon substantielle le montant d'exploitation, de voies ferrées, et d'autres départements.

Je me demande, monsieur le président, s'il est possible que M. MacMillan ou M. Vaughan nous donne quelque indication sur ce qu'il est possible de faire pour diminuer le montant de l'intérêt qui, de fait, balaie tout d'une bonne administration, ce qui a eu cours, et qui a balayé tout ce qui a rapport au profit.

M. MacMillan: C'est une invitation très intéressante et je crois que je pourrais philosopher là-dessus en développant sur votre déclaration, monsieur Trudel. Le fardeau de l'intérêt de la compagnie s'élevait en 1961 à 62 millions et demi de dollars, et, entre cette date et 1970, la compagnie par l'application des fonds d'auto-financement qui n'étaient pas utilisés à des fins de capital, a réduit la dette de 100 millions de dollars. Pour la même période, l'intérêt a accru de 75 millions et demi de dollars et cela, comme je l'ai dit sur une somme d'argent moins grande. Cela reflète directement l'augmentation du coût d'argent de la compagnie et découle davantage de refinancement de la dette en suspend que de toute autre dette. Au cours de la même période, nous avons pu réduire notre déficit global à partir d'un montant de \$67,300,000 en 1961 et alors, au cours de 1962, nous avons réussi à lui faire prendre une courbe assez abrupte vers le bas. Nous avons traversé quelques difficultés en 1967, et depuis la courbe a continué d'infléchir vers le bas. En 1970, la récession économique du pays a eu sur nous des répercussions contraires. Nous sommes retombés de 5 millions de dollars et tout compte fait, je crois que c'est un assez bon record, mais la dette continue d'être le très lourd fardeau que doit porter la compagnie.

[Texte]

has been set or not but when the day comes we shall be here.

• 1550

Mr. Trudel: May I have just one last question on that topic, Mr. Chairman? The average interest rate on your cumulative bond issues in 1970 was 5.29 per cent. Could you give us the average in 1961 at the start of the chart so we will know where we stand, just for my information.

Mr. Corner: Yes. I can give it to you for the year before.

Mr. Trudel: All right.

Mr. Corner: It is 5.67 per cent.

Mr. Trudel: Do we have the figure for 1961?

Mr. Corner: No, that was 1959 that I gave you.

Mr. Trudel: No, no, but do we have the effective interest rate for 1961?

Mr. Corner: I would have to dig that out, I am afraid.

Mr. MacMillan: Yes, could we put it on the record.

Mr. Trudel: This is sufficient, fine. Now I would like to turn briefly, if I may, Mr. Chairman, to the usage of computers within the operation of the company. Have you had a chance to run on your machine the percentage of efficiency or of usage that you put your computers to in the company at the present time?

Mr. MacMillan: Can you answer that, Mr. Corner?

Mr. Corner: The various applications that we put the computer to. Is that your question?

Mr. Trudel: The time and use of the equipment that you have now. Do you use them 50 per cent of the time, 75 per cent of the time?

Mr. Corner: No, it tends to vary but by and large we would use them day in day out, probably 80 per cent of the time.

Mr. Trudel: Have you sufficient leeway that you can actually rent time out on the equipment that you have now?

Mr. Corner: Not really. From time to time on a very casual basis we do rent out some time. For instance, we have assisted Air Canada in the past but that does not happen very often.

Mr. Trudel: Do you lease services that you are performing with the equipment that you have now to other concerns, either Air Canada, a government concern or a private enterprise?

Mr. Corner: Telecommunications, of course, are in the business of leasing circuits, but the ones that are dedicated to railway use are for the exclusive use of the railway.

[Interprétation]

Si je comprends bien, cette question est à l'ordre du jour des discussions du comité à une occasion bien déterminée. Je ne sais si la date a été fixée, mais quand le jour viendra nous y serons.

M. Trudel: Puis-je poser une dernière question sur ce sujet, monsieur le président? Le taux moyen d'intérêt des émissions de diversions cumulatives en 1970 était de 5.9 p. 100. Pourriez-vous nous donner la moyenne en 1961 au début du tableau, pour que nous sachions où nous en sommes rendus, pour notre gouverne?

M. Corner: Oui, je peux vous le donner pour l'année précédente.

M. Trudel: Très bien.

M. Corner: C'est 5.67 p. 100.

M. Trudel: Avons-nous le pourcentage pour 1961?

M. Corner: Non, il s'agissait de 1959.

M. Trudel: Non, non, mais nous avons le taux réel d'intérêt pour 1961?

M. Corner: J'ai bien peur que je devrai effectuer des recherches.

M. MacMillan: Oui. Pourrions-nous le consigner au compte rendu du comité.

M. Trudel: C'est suffisant. Monsieur le président, j'aimerais maintenant aborder brièvement, la situation des ordinateurs dans l'exploitation de la compagnie. Avez-vous eu le temps de calculer le pourcentage d'efficacité ou d'utilisation de vos ordinateurs dans la compagnie à l'heure actuelle?

M. MacMillan: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Corner?

M. Corner: Les différentes utilisations de l'ordinateur. Est-ce cela votre question?

M. Trudel: Le temps d'utilisation et le temps de l'utilisation de l'équipement que vous possédez maintenant. L'utilisez-vous 50 p. 100 du temps, 75 p. 100 du temps?

M. Corner: Non, cela varie, mais en général nous l'utilisons dans une moyenne de 80 p. 100.

M. Trudel: Y a-t-il une marge suffisante pour que vous puissiez louer les temps d'utilisation de votre équipement?

M. Corner: Pas vraiment. De temps à autre sur une base très occasionnelle, nous louons effectivement notre équipement. Nous avons par exemple Air Canada par le passé, mais cela ne se produit pas très souvent.

M. Trudel: Louez-vous des services effectués d'équipement que vous possédez maintenant à d'autres organismes, soit Air Canada soit un organisme gouvernemental, soit l'entreprise privée?

M. Corner: Évidemment les télécommunications louent les circuits, mais ces circuits consacrés aux chemins de fer sont réservés exclusivement à eux.

[Text]

Mr. Trudel: Do you feel that possibly you will be able to structure a division that will be able to perform such services as I am now talking about for other transportation, either your truck division or even another parent company?

Mr. MacMillan: Yes, I think that is quite possible. Mr. Corner did not expand upon the telecommunications computer installation but it does the type of thing to which you refer on a specialized basis. Through the automatic switching system they have extensive leases with various other companies to utilize this equipment and it is quite revenue provocative, net revenue provocative, to us. We have had extensive discussions about expansion of this and have done some work on it. It is not refined to the point where we have the capability in the railway but our computer involvement is going to increase because of additions to our traffic control and reporting systems which we are working hard on at the moment.

Mr. Trudel: The reason I was asking the question, Mr. Chairman, is that I fully realize that the operations of the railroad benefit by the use of computers, but I also realize that within a year or two, or possibly right now, we are going through a rapid expansion of the use of such equipment, possibly if there is a market that could be tapped that the CNR could have a look-see.

Mr. MacMillan: Yes, indeed.

Mr. Trudel: This question may have been asked, previously, Mr. Chairman. Regarding the pension, have you had a chance, either Mr. Vaughan or Mr. MacMillan, to see what implication the enlargement of your pensions will do to your profit picture in dollars or in percentage.

Mr. MacMillan: Yes, I can tell you this. The revisions which we made to our existing pension a few months ago will add to our operating expenses something of the order of \$10.5 million per annum on a continuing basis. The last wage adjustment will add a sum to our annual obligations towards the pension fund. I imagine this has been calculated but I do not have it in my mind. The capital involvement in that case will have to be amortized over a period of five years, I think, it is 22 years, and it is like this so that our pension costs are increasing on an annual basis.

• 1555

Mr. Trudel: Along the same lines, and I am relying on my memory, I believe, that your labour costs at the present time exceed 50 per cent, that they are in the neighbourhood of 56 per cent.

Mr. MacMillan: 56 cents on the dollar.

Mr. Trudel: Right. Has there been a change, say over any period of time, either five years or ten years, in the pattern? Has this been increasing or decreasing according to your total dollars?

[Interpretation]

M. Trudel: Croyez-vous que vous puissiez possiblement établir une décision qui pourrait offrir des services semblables à ceux dont j'ai parlé à d'autres moyens de transport, soit à votre division du transport routier ou même à une société affiliée?

M. MacMillan: Oui, je pense que ceci est très possible. M. Corner n'a pas parlé en détail de l'installation ordinateurs de télécommunications, mais elles effectuent ce genre de travail auquel vous avez fait allusion sont spécialisés. Ils ont, par l'entreprise du réseau automatique de télévision de très nombreux bouts de location avec diverses compagnies qui utilisent l'équipement; c'est là pour nous une très bonne source de revenu, une source de revenu inerte. Nous avons longuement discuté de l'expansion de ces services et avons fait certains travaux à cette fin. Le travail n'est pas parfait au point où le chemin de fer est capable d'accomplir le travail mais nous allons utiliser encore plus les ordinateurs car il y aura des additions faites au contrôle du trafic et au réseau de reportage sur lequel nous travaillons très fort à l'heure actuelle.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai posé cette question parce que je me rends pleinement compte que exploitation des chemins de fer bénéficie de l'utilisation des ordinateurs, mais je me rends également compte que d'ici une année ou deux, ou possiblement dès maintenant, il y aura une expansion rapide de l'utilisation de tels équipements. S'il y avait la possibilité d'exploitation de marchés la National Canadian pourrait peut-être l'étudier.

M. MacMillan: Mais certainement.

M. Trudel: Cette question a peut-être déjà été posée, monsieur le président. En ce qui concerne la pension, est-ce que M. Vaughan ou M. MacMillan aurait l'occasion d'étudier les conséquence possible de l'expansion de votre régime de pension pour le profit, soit en dollars ou en pourcentage.

M. MacMillan: Je peux répondre à cette question. Les améliorations apportées à notre régime de pension il y a quelques mois ajouteront à nos frais d'exploitation quelques 10.5 millions de dollars par année sur une base continue. Le dernier ajustement salarial ajoutera à nos obligations annuelles une somme à verser au fond de pension. Je suppose que ceci a été calculé mais je ne l'ai pas à l'esprit. Dans ce cas, le capital devra être amorti après une période de cinq ans, je crois que c'est 22 ans, et le coût des pensions augmente chaque année.

M. Trudel: Dans la même voie, et je parle de mémoire, je crois que le coût de la main-d'œuvre est présentement à environ 56 p. 100.

M. MacMillan: 56 cents du dollar.

M. Trudel: Exact. Y a-t-il eu un changement au cours d'une période donnée disons cinq ans, dix ans? Y a-t-il eu hausse ou baisse d'après votre total?

[Texte]

Mr. MacMillan: The trend line is increasing very slightly in terms of percentage of the revenue dollars.

Mr. Trudel: Let us come back to one of the questions that I was asking this morning, regarding the bill that we were discussing. One of the complexities of having such representation before Parliament seems to be that we have tied in the financing of Air Canada to the financing of the CNR. Do you feel that both companies would gain by having separate financing, either for CNR or Air Canada?

Mr. MacMillan: I do not really know. The one bill embraces both companies at the moment, and I suppose that it reduces the time of Parliament required to enact the legislation by having them covered by the one statute. As far as the railway is concerned, the need for it is quite different to the need for the legislation by the airlines. I think actually that they are treated as if they were on separate legislation, dealt with quite independently, one from the other. I do not think that it would make very much difference in the final analysis.

Mr. Trudel: If I may then, Mr. Chairman, put this question: Are we not now looking at a full integrated transport system across Canada. I think it was mentioned that merchandise is now moving in containers and I am thinking of the departure that has been made in Germany, particularly in Munich, as to the people's transportation. Would we not possibly gain by having one structure, by having a total transportation system across Canada?

Mr. MacMillan: Yes, I think that that is probably correct. I think that that is the way it will go in the future.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, I understand on the east coast that the CNR has been chartering ships for the last few years for the coastal shipping, rather than purchasing or building new ones. Is this correct?

Mr. MacMillan: You mean to service Newfoundland?

Mr. Skoberg: The coastal shipping off Newfoundland.

Mr. MacMillan: I do not know that that is the best way to put it, Mr. Skoberg. I will check with my colleagues, but traditionally what we have done is we have had a basic fleet servicing the island of Newfoundland, those outports which are inaccessible by highway, then Labrador, from time to time when there is a backlog of traffic building up Port Aux Basques and in some instances, Halifax, where there have been ships chartered to reduce the load. That is about the whole story.

Mr. Skoberg: I could possibly make it clearer. How many ships has the CNR chartered in the last year, as compared to the previous year? If this gets into statistics you could maybe leave the answer with someone.

Mr. MacMillan: I think we would have to do that. Your question perhaps would be better answered if we were to

[Interprétation]

M. MacMillan: La tendance est légèrement à la hausse en ce qui concerne le pourcentage du dollar de revenu.

M. Trudel: Revenons à l'une de mes questions de ce matin en ce qui concerne le bill que nous discutons. Ce qui rend cette représentation devant le Parlement, complexe c'est d'avoir réuni le financement d'Air Canada et le financement du CNR. Croyez-vous que ces deux compagnies y gagneraient à avoir un financement séparé?

M. MacMillan: Je ne sais pas vraiment. Le bill englobe les deux compagnies pour le moment et je suppose que cela demande moins de temps au Parlement d'adopter une loi régissant les deux à la fois. En ce qui concerne les chemins de fer, ces besoins sont bien différents de ceux de la compagnie aérienne. Je crois que l'on traite des deux comme s'il s'agissait d'une loi différente. La loi traite des deux compagnies indépendamment l'une de l'autre. Je ne crois pas que cela fasse grande différence.

M. Trudel: N'envisageons-nous pas un système de transport intégré pour tout le Canada? Les marchandises sont maintenant transportées par containers et je songe à ce qui a été fait à Munich en ce qui concerne le transport des passagers. N'y gagnerions-nous pas en ayant une structure globale de transport pour tout le Canada?

M. MacMillan: Oui, c'est exact, je crois que ce sera la façon de procéder à l'avenir.

M. Trudel: Monsieur, Monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Monsieur MacMillan, je crois savoir que sur la côte orientale le CNR a nolisé des navires depuis quelques années pour le transport côtier plutôt que d'en acheter ou d'en construire de nouveaux. Est-ce exact?

M. MacMillan: Vous voulez dire pour desservir Terre-Neuve?

M. Skoberg: Le transport côtier au large de Terre-Neuve.

M. MacMillan: Je vais vérifier avec mes collègues mais nous avons toujours eu une flotte de service pour l'île de Terre-Neuve et les petits ports de pêche qui sont inaccessibles par voie de terre, ensuite au Labrador de temps à autre, lorsqu'il y a un surplus de circulation, Port aux Basques, et quelquefois Halifax où il a fallu nolisier des navires pour compléter le service. Voilà à quoi ça rime.

M. Skoberg: Combien de navires le CNR a-t-il nolisés au cours de l'an dernier par rapport aux années précédentes? S'il s'agit de statistique vous pouvez laisser la réponse à quelqu'un.

M. MacMillan: Je crois qu'il faudrait le faire. Il serait peut-être plus facile de répondre à votre question en vous

[Text]

tell you the number of days and the number of weeks of a charter, rather than the absolute number of ships. There might have been a ship, for example, chartered for one trip.

• 1600

Mr. Skoberg: When was the last time that you added a ship to the coastal shipping, other than charters?

Mr. Vaughan: We operate them. We do not buy them, nor do we provide the funds through our own budget for them. The gulf service and the coastal services are under a separate vote, a part of the transport vote, and the Canadian National operates those services on behalf of the ministry. The two organizations, the railway—the Atlantic region—and the Department of Transport officials deal with this subject and try to plan the fleet requirements for both the gulf and the coast. What the president has said is correct. The coastal fleet is augmented as the traffic requires it from time to time.

Mr. Skoberg: Let us get down to language that possibly I can recognize. You do have, I think you told us the last time you were before us, some new ships that you are putting into the gulf service which is separate and apart from the coastal shipping. It appears that CN does charter quite a number of ships and one of the main complaints that has come to my attention is the fact that it is not done on a bare-boat basis but it is a fully equipped crew that comes on to that chartered ship, when you do take them on to service the coastal shipping. Is that correct or not?

Mr. MacMillan: That would be correct in certain instances, without a doubt, because in some cases we charter for a limited number of voyages which may be one or five or more.

Mr. Skoberg: When was the last time that you actually added a new ship to the coastal shipping fleet?

Mr. MacMillan: Let us see if we have that information, Mr. Skoberg.

Mr. Vaughan: Just so we understand each other, are you talking about the coastal service?

Mr. Skoberg: Coastal service. Right. And while you are looking at the list, possibly you could tell me whether or not there are ships that you now have under charter that are under foreign registry?

Mr. Vaughan: To answer your first question about the coastal service, I think the last coastal vessel that was purchased was in 1962, if my quick look here is correct. That was the motor vessel *Taverner* and that is in the Newfoundland coastal service.

I think your second question has to do with the motor vessel *Skeena Carrier* which is a Norwegian. That was a bare-boat charter.

Mr. Skoberg: Manned by whom?

Mr. Vaughan: CN crew.

Mr. Skoberg: By CN crew?

[Interpretation]

donnant le nombre de jours et le nombre de semaines de nolisement plutôt que le nombre de navires. Un navire peut être nolié pour un voyage seulement.

M. Skoberg: Quand pour la dernière fois avez-vous acheté un bateau un embarquement routier sans compter?

M. Vaughan: Nous les exploitons. Nous ne les achetons pas et nous ne leur fournissons pas de fond à partir de notre propre budget. Les services de gulf et les services côtiers font partie du groupe distinct, une partie du scrutin sur le transport et le Canadien national dirige ses services au nom du ministère. Les deux organisations, les employés des chemins de fer de la région de l'Atlantique et le département de transport étudie la question et essaie d'établir les exigences pour la flotte pour le golf et la côte. Ce que le président a dit est exact. La flotte côtière a été augmentée en fonction des exigences du trafic, de temps en temps.

M. Skoberg: Parlons le langage que je puisse comprendre. Vous avez, je crois que vous nous l'avez dit la dernière fois que vous êtes venu au Comité, quelques nouveaux bateaux affectés au service du golfe qui est séparé et distinct de la navigation côtière. Il semble que le CN accorde une charge à un bon nombre de bateaux et une des principales plaintes que j'ai entendue fut que les bateaux en liste ne se voient pas, un équipage très nombreux qui se présente sur un bateau privilégié quand vous les prenez au service pour la navigation côtière. Est-ce exact ou non?

M. MacMillan: Cela serait exact dans certains cas, sans aucun doute, parce que dans certains cas nous accordons une pour un nombre limité de voyages c'est-à-dire un à cinq ou plus.

M. Skoberg: Quand avez-vous pour la dernière fois acheté un nouveau bateau pour la flotte de la navigation côtière.

M. MacMillan: Vérifions si nous avons cette information, monsieur Skoberg.

M. Vaughan: Pour mieux nous comprendre, est-ce que vous parlez du service côtier?

M. Skoberg: Les services côtiers. Pendant que vous regardez la liste vous pourrez peut-être me dire s'il y a des bateaux qui ont maintenant une charte et qui sont sous un enregistrement étranger?

M. Vaughan: Pour répondre à votre première question en ce qui concerne le service côtier, je crois que l'achat du dernier vaisseau côtier remonte à 1962, si la brève étude est correcte. C'était le vaisseau *Taverner*. Et cela entre dans le service côtier de Terre-Neuve.

Je crois que votre deuxième question concerne les vaisseaux qui *Skeena Carrier* qui est un bateau norvégien. Il s'agit d'un...

M. Skoberg: Quel est l'équipage?

M. Vaughan: L'équipage du CN.

M. Skoberg: L'équipage du CN à bord.

[Texte]

Mr. Vaughan: Under the terms of the charter, as I understand it, and I wish the ministry people were here, I think there is an observer from the owner aboard. But my note here says that it was "bare-boat, CN-crewed".

Mr. Skoberg: While you are looking at the chart, Mr. Vaughan, do you have any indication as to how many of those ships under charter have Canadian National crews on them and how many are manned by other than recognized crews?

Mr. Vaughan: I think there was one case as I remember, last summer; that was on the gulf service. The one I mentioned to you, the *Skeena Carrier*, of course, was on the gulf, you understand. I do not have a list of the charter vessels that go on the coastal.

Mr. Skoberg: How many would you have approximately? I do not need the names or anything.

Mr. MacMillan: On charter?

Mr. Skoberg: Yes; on the coastal shipping.

Mr. MacMillan: I am afraid we do not have that, Mr. Skoberg. We will get it for you.

Mr. Vaughan: It is available.

• 1605

Mr. Skoberg: At the same time you are looking for that could you obtain a breakdown of the number of charter ships under foreign registry and also the ships that are now on charter on a coastal service only? Actually I am referring to those that are manned by CNR crews.

Mr. Vaughan: I know this since I come from the Maritimes. I do know one of the little coastal vessels they use of very small tonnage would be manned by the owner, one may be out of LaHave, Nova Scotia; one may be out of another coastal port in Newfoundland and one may be out of Sydney. Those would be Canadian manned ships, not by CN employees, but by the owner with a small crew.

Mr. Skoberg: In the breakdown then you could possibly include how many of those ships are chartered on a bare boat basis and how many are not.

I wonder if you could indicate what the present and future policy is in relation to the operation of your coastal shipping right now off Newfoundland.

Mr. MacMillan: As Mr. Vaughan explained a minute ago, that is really a question for the determination of the ministry. We are the operating agent and that is the extent of our responsibility.

Mr. Skoberg: In other words, you are only providing the service the ministry requires?

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Skoberg: I understand there was a recommendation of a committee under the Minister of Transport not too long ago that investigated the south coast service that one of the ships was supposed to call at Miquelon and St.

[Interprétation]

M. Vaughan: Selon les conditions de l'appointement tel que je l'ai compris, et j'aimerais que les gens du ministère soient ici. Je crois qu'il y a un observateur du patron à bord. Mais je vois ici qu'il faisait partie de l'équipage du bateau du CN.

M. Skoberg: Pendant que vous étudiez la charte, monsieur Vaughan, pouvez-vous me dire combien de ces bateaux affrétés ont des équipages du Canadien National et combien de bateaux ont d'autres équipages reconnus?

M. Vaughan: Je crois qu'il y avait un cas, dont je me souviens, l'été dernier; il était affecté au service multicolor. Celui dont je vous ai parlé, le *Skeena Carrier*, bien sûr, était affecté au golf, vous comprenez. Je n'ai pas la liste des bateaux affrétés qui vont sur la côte.

M. Skoberg: Combien en avez-vous approximativement? Je n'ai pas besoin des noms.

M. MacMillan: Affrétés?

M. Skoberg: Oui, sur la navigation côtière.

M. MacMillan: J'ai bien peur que nous n'ayons pas cela, monsieur Skoberg. Nous allons nous le procurer pour vous.

M. Vaughan: C'est disponible.

M. Skoberg: En même temps, pourriez-vous nous indiquer le nombre de navires nolisés nantis d'un enregistrement étranger ainsi que le nombre de navires nolisés qui ne sillonnent que nos côtes? Je parle, en fait, des navires qui sont montés par les équipages du National Canadien.

M. Vaughan: Je connais ce dont vous parlez puisque je viens des Maritimes. Je connais un des bateaux côtiers qu'ils emploient, bateaux de très faible tonnage, qui seraient montés par le propriétaire, un de La Have, Nouvelle-Écosse, un d'un autre port côtier à Terre-Neuve et un de Sydney. Ces navires seraient montés par des Canadiens, non par des employés du CN, mais par le propriétaire et un petit équipage.

M. Skoberg: Vous pourriez donc inclure dans le total, le nombre des navires qui sont nolisés sur le même principe que les bateaux et le nombre de ceux qui ne sont pas nolisés sur ce principe.

Pourriez-vous définir les politiques actuelles et futures quant à l'exploitation de la navigation côtière hors de Terre-Neuve?

M. MacMillan: Comme M. Vaughan l'a expliqué, il y a quelques instants, cette question relève vraiment du ministère. Nous ne sommes que les agents exploitants.

M. Skoberg: En d'autres mots, vous ne vous acquittez que des fonctions que vous demande le ministère?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Skoberg: Je me souviens d'une recommandation d'un comité établi par le ministère des Transports il n'y a pas très longtemps qui a fait enquête sur le service du littoral sud; un des navires devait faire escale à

[Text]

Pierre, but it does not call at St. Pierre now. Are you aware of this or is there some reason for this?

Mr. MacMillan: This is very much off the top of my head, but I do recall, perhaps a year ago in the programming of the summer tourist service, that there was a proposal that one of the ships call at Miquelon or St. Pierre. I think something intervened and it did not take place. Do you recall, Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: I have the same recollection, but I do not seem to have anything on it.

Mr. Skoberg: I have an advertisement here stating that there will be a new ship going on her maiden cruise on Friday July 2, that will service St. Pierre and Miquelon. Not Canadian National, but it is Atlantic Cruise Lines Limited and I wondered if you were supposed to service that area and have not been doing it. Have you had permission from the Department of Transport ministry to not service St. Pierre?

Mr. MacMillan: I think the answer to that is that we are not supposed to be doing it, but there was, as I said, a thought last summer that it could be an attractive service. However, it did not come to pass, for what reason I do not recall. The service to which you are referring in the ad, I imagine is a venture by some private operator. Certainly those ships are not ours.

Mr. Skoberg: That is right. Possibly you get the response when you answered the previous question on that.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: Last Thursday, Mr. Chairman, we were speaking about the number of diesels and I think Mr. Turner referred to this at some length. Do you still obtain your diesels through a trust company, buy them through the trust company? How many diesels actually does the CNR now own?

Mr. MacMillan: I think we own them all, Mr. Skoberg. We buy our power in the normal way. What we do frequently in the mid winter period to look after the bulge of grain moving is lease power from the Mississauga and Iron Range Railway for a month or two during periods of the year when they are down and then we send the power back.

Mr. Skoberg: I am aware of that.

Mr. MacMillan: The Canadian Pacific does the same.

Mr. Skoberg: This was not what I was referring to. I believe the Canadian Pacific purchases their diesel locomotives via the Royal Trust and different trust com-

panies. I am wondering whether or not the Canadian National does this and if you do what type of interest are you paying on the type of money you have to obtain from the trust companies to get your rolling stock?

[Interpretation]

Miquelon et St-Pierre mais il ne fait pas escale à St-Pierre à l'heure actuelle. Vous en a-t-on déjà parlé ou, êtes-vous au courant des raisons qui expliquent cette situation?

M. MacMillan: Si je me rappelle bien, je crois qu'il y avait l'an passé une programmation du service touristique pour l'été, une proposition voulant que les navires fassent escale à Miquelon ou St-Pierre. Il est arrivé quelque chose et les navires n'ont pu faire escale. Est-ce que vous vous en souvenez, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Je m'en rappelle, mais je ne crois pas avoir quelque chose à ce sujet.

M. Skoberg: Je viens d'apprendre qu'il y a un nouveau navire qui fera son premier voyage le vendredi 2 juillet, et qu'il desservira St-Pierre et Miquelon. Ce n'est pas un navire du National Canadien, mais bien du *Atlantic Cruise Lines Limited*; je me demandais si vous deviez desservir cette région et si vous l'avez fait. Avez-vous eu la permission du ministère des Transports de ne pas desservir St-Pierre?

M. MacMillan: Je ne crois pas que nous devions desservir St-Pierre, mais nous avons cru, l'été dernier, qu'il pourrait être bon d'assurer ce service. Toutefois, nous n'avons pas adopté la proposition, pour quelque raison que ce soit. Le service de l'annonce dont vous faites mention doit être le fruit d'une initiative privée. Il ne s'agit certainement pas de nos navires.

M. Skoberg: C'est exact. Peut-être avez-vous la réponse lorsque vous avez répondu à une autre question à ce sujet.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Jeudi dernier, monsieur le président, nous discutons du nombre de navires propulsés par diesel et je crois que M. Turner a parlé abondamment à ce sujet. Achetez-vous toujours des trusts? Combien le Canadien National compte-t-il de ces navires?

M. MacMillan: Je crois que nous détenons tous les navires propulsés par diesel, monsieur Skoberg. Nous acquérons nos locomotives de la façon ordinaire. Au milieu de l'hiver, afin de voir à la poussée des grains nous louons nos diesels de la *Mississauga and Iron Range Railway* pour un mois ou deux alors que nous manquons de locomotives puis nous les renvoyons à cette société de chemins de fer.

M. Skoberg: Je sais.

M. MacMillan: Le Pacifique Canadien fait la même chose.

M. Skoberg: Ce n'est pas ce dont je parlais. Le Pacifique Canadien achète ces locomotives diesel via le Trust Royal et différentes sociétés de trust. Je me demande si

oui ou non le Canadien National fait cela et si vous le faites quel genre d'intérêt vous payez sur l'argent que vous devez obtenir des compagnies de fiducie ou obtenir votre fonds de roulement?

[Texte]

Mr. MacMillan: No, the Canadian National's power in Canada is all owned outright by the Canadian National.

Mr. Skoberg: And purchased in Canada?

Mr. MacMillan: Yes. Bought in Canada, that is right.

Mr. Skoberg: Do you know the number? It does not matter. The number does not matter.

Mr. Vaughan: Two thousand roughly.

Mr. Skoberg: Mr. Hunt was referring yesterday in answers to Mr. Turner to the various advancements made in train operation. How many sidings across Canada do you have now that will not hold a normal train, perhaps 100 to 250 cars, the likes of that?

Mr. Hunt: I cannot answer because there is no normal train in Canadian National. The average length of the train is 60 cars. I can say that. That is quite accurate but our train lengths normally run from zero to 125. You have heard figures in the order of 200 and 240 cars bandied around in railroad circles but we do not normally run trains like that. We have experimented with the odd one but in general our policy is to set up sidings across the main line route in some locations to handle 125 cars. Right at the moment it is our policy and it is our aim if we think the CTC siding extensions and the purchase of power in cars to think in terms of 125 cars at the moment. If you wanted to know what our maximum length of train is, that is what we are really designing, too, at the moment.

Mr. Skoberg: I think we all can recognize the fact, I do not imagine your operation is any different from the Canadian Pacific, that they have 150 car tracks and are running over that consistently on the average. The average train, of course, does not mean anything. You could have a caboose off and that brings the average down nicely but the only point in bringing this up, Mr. Chairman, is the fact that it would appear that everything is hunky-dory in so far as train operation is concerned. I am sure that Mr. Hunt does not realize that this is just so, in so many words.

What I am thinking of is a mountain operation once again where these trains head into a siding and have to be put into emergency to try to stop at the other end. That type of operation does exist in mountain territory in the Canadian Pacific. I am not that familiar with Canadian National and the whole idea of the roller-bearing equipment is fine and dandy but it does add another potential hazard in the safety of train operation that Mr. Turner was speaking about, I am sure, the other day.

Mr. Hunt: I will pick you up only on one word. I do not think it is a potential hazard. I think what you really mean is that it applies another judgment factor, a greater judgment factor to the head end in the handling of the train.

Mr. Skoberg: The other point I am sure we should have clear for the record is that for trains leaving a

[Interprétation]

M. MacMillan: Non, le pouvoir du Canadien National appartient entièrement au Canadien National.

M. Skoberg: Et est acheté au Canada?

M. MacMillan: Oui, acheté au Canada, c'est exact.

M. Skoberg: Connaissez-vous le nombre? Cela n'importe pas? Le nom n'importe pas.

M. Vaughan: Environ 2,000.

M. Skoberg: M. Hunt indiquait hier dans des réponses faites à M. Turner les différents progrès faits dans le fonctionnement des chemins de fer. Combien de voies de garage avez-vous maintenant au Canada qui ne supportent pas un train normal, peut-être 100 ou 250 wagons?

M. Hunt: Je ne peux répondre parce qu'il n'y a pas de train normal au Canadien National. La longueur moyenne du train est de 60 wagons. Cela je peux le dire. C'est tout à fait exact mais nos longueurs de train vont normalement de zéro à 125. Vous avez entendu des chiffres dans l'ordre de 200 et de 240 wagons qui ont été produits dans les cercles des chemins de fer, mais nous ne faisons pas fonctionner normalement des trains comme cela. En général, notre politique consiste à établir des voies de garage le long de la route principale de la voie ferrée à certains emplacements pour traiter 125 wagons. À l'heure actuelle c'est notre politique et c'est notre but lorsque nous pensons aux extensions de voies de garage de la Commission canadienne des transports et à l'achat de combustible pour les wagons, de penser en termes de 125 wagons. Si vous voulez savoir quelle est notre longueur maximum de train, c'est ce que nous désirons véritablement atteindre à l'heure actuelle.

M. Skoberg: Je pense que nous pouvons tous reconnaître le fait, je ne pense pas que vos activités soient très différentes de celles du Pacifique Canadien, où ils ont des convois contenant 150 wagons et les font circuler sur cette moyenne. Le train moyen, bien entendu, ne signifie rien. Vous pouvez avoir un fourgon qui soit retiré et cela abaisse la moyenne fortement mais le seul point pour lequel je souligne ceci, monsieur le président, est le fait que il me semble que tout soit satisfaisant en ce qui concerne les activités des chemins de fer. Je suis sûr que M. Hunt ne réalise pas qu'il en est ainsi.

Ce à quoi je pense est le fonctionnement en montagne où les travaux vont dans une voie latérale et doivent être mis en état d'urgence pour essayer de s'arrêter à l'autre extrémité. Ce type de fonctionnement existe dans le territoire montagneux du Pacifique Canadien. Je ne suis pas familier avec le Canadien National et l'idée entière du matériel équipé de roulement à rouleau est bien mais cela ajoute un autre danger potentiel à la sécurité du fonctionnement des trains dont M. Turner parlait, j'en suis sûr, l'autre jour.

M. Hunt: Je vous interromps seulement sur un mot. Je ne pense pas que cela constitue un danger en puissance. Je pense que ce que vous voulez dire est que cela applique un autre facteur de jugement, un facteur de jugement plus grand à l'autre extrémité dans la manipulation du train.

M. Skoberg: L'autre point que nous devrions clarifier pour l'enregistrement est que pour les trains qui quittent

[Text]

terminal, the first meet or first stop, is pretty difficult for an engine man to know how that train will stop because you have not tied the brake on a freight train until you come to that first stop. The added problem now of your type of track oiling and lubrication and the likes of that are all things that will have to be taken into consideration, which I am sure you have, but you sort of left the impression the other day that the whole judgment could be quite easily handled by that head end man who is handling that throttle and the brake.

Mr. Hunt: I still feel that it can be handled and is being handled very successfully every day.

Mr. Skoberg: Could I ask if you have ever handled a train or ever worked in train service?

Mr. Hunt: No, I have only worked in simulators. I have had, at some time, train simulators and, of course, in my background shall we say, on the side, I operated some trains but I have not been in train service, no.

Mr. Skoberg: You have no practical knowledge in the operation of a train other than in the simulators?

Mr. Hunt: I have been on the right side for some hours, but I am not an engineman and that is not my background. My background is equipment maintenance and as a locomotive foreman and as a general foreman in diesel jobs, I have obviously been out with the crews.

Mr. Skoberg: We will pass on to another subject, Mr. Chairman. I am sure that we have had some discussion on the service centres before the Committee so far and I am just wondering if you still have to make application before the Canadian Transport Commission to implement a service centre as you did the master agency plan?

Mr. MacMillan: Right.

Mr. Skoberg: These applications are made in the same general line?

Mr. MacMillan: Yes.

● 1615

Mr. Skoberg: What advancement has your research department made on branch line abandonments, which I believe has been frozen until next year, when it comes before the commission?

Mr. MacMillan: There are two categories, you will recall. There is the frozen category, in which I think nothing can happen until 1975. Also, many of the unprotected lines have been made the subject of applications for discontinuance. But, in so far as the prairie ones are concerned, I do not think any of them have been heard. Nor do we have notice of hearings.

[Interpretation]

un terminus, à la première rencontre ou au premier arrêt, il est assez difficile pour un mécanicien pour savoir comment ce train s'arrêtera parce qu'on n'a pas essayé le frein sur un train de marchandise jusqu'à ce qu'on arrive à ce premier arrêt. Le problème supplémentaire maintenant du genre de lubrification de la voie et de toutes les choses comme cela, sont des choses que nous devons prendre en considération, et je suis sûr que vous les avez prises en considération, mais vous avez pour ainsi dire l'impression l'autre jour que le jugement dans son ensemble pourrait être facilement pris par cet homme qui se trouve à l'autre extrémité de tête et qui manipule le frein et les gaz.

M. Hunt: Je persiste à penser que cela peut être manipulé et qu'on le fait avec beaucoup de succès tous les jours.

M. Skoberg: Pourrais-je vous demander si vous avez déjà fait fonctionner un train ou travaillé dans un chemin de fer?

M. Hunt: Non, j'ai seulement travaillé dans des simulateurs. J'ai eu, à certains moments, des simulateurs de chemin de fer et, bien entendu, dans mon arrière plan, nous pourrions dire que, quelques fois, j'ai fait fonctionner des trains mais je n'ai pas été dans un service de chemin de fer, non.

M. Skoberg: Vous n'avez pas de connaissances pratiques du fonctionnement d'un train autres que celles acquises dans les simulateurs?

M. Hunt: J'ai été sur le côté droit pendant quelques heures, mais je ne suis pas un mécanicien et ce n'est pas mon arrière plan. Ma formation est l'entretien du matériel et en tant que chef d'équipe de locomotive et chef d'équipe générale dans les travaux sur le diesel, j'ai été manifestement plusieurs fois en sortie avec les équipages.

M. Skoberg: Nous passerons maintenant à un autre sujet, monsieur le président. Je suis sûr que nous avons eu une discussion sur les centres de service devant le Comité jusqu'à présent et je me demande si vous devez toujours faire une demande à la Commission canadienne des transports pour mettre en œuvre un centre de service comme vous l'avez fait pour le plan d'agence principale?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Skoberg: Est-ce que ces demandes sont faites suivant les mêmes lignes générales?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Quel progrès a fait votre service de recherches relativement à l'abandon des lignes régionales? La question est restée en suspend je pense jusqu'à l'année prochaine lorsque cela viendra devant la Commission.

M. MacMillan: Il y a deux catégories, si vous vous rappelez. Il y a la catégorie gelée, pour laquelle rien ne se produira je crois avant 1975. Il y a aussi les lignes non-protégées, nombre d'entre-elles ont été l'objet de demandes de discontinuation. Mais jusque là, en ce qui concerne celles des Prairies, je ne crois pas que ces demandes ont été auditionnées. Nous n'avons pas eu de préavis d'audition.

[Texte]

Mr. Skoberg: I think there has been some delay, and I am not sure of the years. I thought that freeze was almost up on certain of the abandonments, but possibly not.

Mr. MacMillan: I do not think yet, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will go to the bottom of the list.

The Chairman: You are the only one left, Mr. Skoberg. Maybe we could make a little progress by voting a few items. Item 4, on finance.

Mr. Skoberg: I have a lot of general questions yet.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I have an interest in asking a question on this Douglas Point project. I said something about it yesterday. Has it been put in operation yet? I am referring to carrying the oil from Montreal to Douglas Point?

Mr. MacMillan: No. The movement has not begun. I do not know how far along with the construction of Douglas Point they are but, as nearly as I know, we are in readiness and waiting for the movement to begin. Some of my colleagues may know a little more about it.

Mr. Hunt: What you are saying is correct. We have moved along very well with the work, and there was a fair amount of work to do on the subdivision, and we are ready almost any time now. But there has been no start.

Mr. Howe: Are you going to use some type of unit train?

Mr. MacMillan: This will be the first unit train of products in the world, I think. It was so described when we first announced it.

Mr. Howe: I understand it is approximately 65 cars.

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Howe: What would be your turnaround time with that? Have you automatic equipment up there to dump these cars or get the oil out of them?

Mr. Hunt: No, it is not that automatic. It is not the tightest possible turnaround time but it is not required in this case. One set of equipment maintaining a steady headway will do the job.

Mr. Howe: In other words do you empty a car at a time? If so, is that not going to take a long time?

Mr. Hunt: I have not seen the latest on the unloading facility. There were several ideas put forth, one car at a time or a trough type of unloading mechanism, but I am not aware what is on the property up there at this moment.

Mr. Howe: What type of oil are you going to be carrying, bunker C?

[Interprétation]

M. Skoberg: Je pense qu'il y a eu un certain retard et je ne suis pas certain du nombre d'années. Je pense que le gel a presque pris fin pour certaines lignes mais ce n'est pas sûr.

M. MacMillan: Je ne crois pas encore, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je vais au bas de la liste.

Le président: Vous êtes le seul qui reste monsieur Skoberg. Peut-être pourrions-nous aller un peu plus vite en votant sur certains articles. Article 4, finances.

M. Skoberg: J'ai encore un tas de questions générales à poser.

M. Howe: Monsieur le président, je voudrais poser une question sur ce projet de Point Douglas. J'ai dit quelque chose hier à ce sujet. Est-ce qu'il a été mis en vigueur? Et au sujet du transport du pétrole de Montréal à Douglas?

M. MacMillan: Non. Le mouvement n'a pas encore commencé. Je ne sais jusqu'où ils en sont avec la construction de Douglas Point, mais, d'après ce que je sais, nous sommes prêts et nous attendons que cela bouge. Certains de mes collègues en savent peut-être davantage à ce sujet.

M. Hunt: Ce que vous dites est exact. Nous avons fait d'excellents progrès avec les travaux et ils restent encore pas mal de choses à faire sur la subdivision mais nous serons prêts d'un jour à l'autre maintenant. Cependant rien n'a commencé.

M. Howe: Allez-vous recourir à quelque sorte de promouvoir ferrovière?

M. MacMillan: Ce sera le premier convoi de produits pétrolier dans le monde, je crois. Comme nous l'avons tout d'abord annoncé c'est la description qui en a été donnée.

M. Howe: Je crois comprendre qu'il s'agit approximativement de 68 wagons.

M. Hunt: Oui.

M. Howe: Combien de temps cela prendra-t-il? Avez-vous de l'équipement automatique là-bas pour vider ces wagons ou sortir le pétrole?

M. Hunt: Non, l'équipement n'est pas automatique à ce point-là. Ce n'est pas une marge de temps la plus juste possible mais ce n'est pas nécessaire dans ce cas. Plusieurs machines travaillant régulièrement suffiront pour faire le travail.

M. Howe: En d'autres termes, vous videz un wagon à la fois? Si c'est le cas, est-ce que cela ne va pas prendre beaucoup de temps?

M. Hunt: Je ne sais pas ce qui se fait en matière d'équipement dernier cri de déchargement. Plusieurs idées ont été avancées, un wagon à la fois ou par un système de déchargement, j'ignore quel est le matériel qui est sur les lieux en ce moment.

M. Howe: Quel genre de pétrole allez-vous transporter, bunker C?

[Text]

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Howe: All those cars will have to be heated.

Mr. Hunt: This is not really a problem, with a bit of insulation, and as long as we maintain headway and do not get stalled somewhere for several days, there is no problem with the congealing. That is the way we are working it.

Mr. Howe: That is pretty difficult stuff to handle if it gets cold.

Mr. Hunt: Yes it is true. But if it gets cold they have steam coils in the bottom of the car and it is a matter of plugging in a bit of steam.

Mr. Howe: Oh, you have facilities to heat the cars.

Mr. Hunt: Oh, yes. A bunker C car will have a coil in it and if you do end up with a congealed car you can plug some steam in for a few hours and set it up again for a flow.

Mr. Howe: I notice your piggyback service business has dropped off. What is the reason for that?

Mr. MacMillan: I think it is in some way or other related to container traffic, because it is a container on wheels, and in some instances it has been diverted into containers rather than on piggyback.

Mr. Hunt: And the other thing is the general slackening off of that kind of activity in 1970. There was a general softening of truck-load activity in 1970 and we are caught up to a minor degree in the effect of that trend also.

Mr. Howe: When the container business was being brought in you were contemplating the possibility of container trains acting as a bridge all across Canada. Has that concept been brought into being?

Mr. MacMillan: Well, we talked about that very briefly this morning. This is the land bridge concept, there has been a great deal of talk go on about it, we continue to discuss it, but it has not come to pass.

● 1620

There is not, apparently, a reciprocal flow at the moment.

Mr. Howe: Both ways.

Mr. MacMillan: Both ways.

Mr. Howe: That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, I am wondering whether or not we could get back to box cars for a minute here and the cooping of box cars. Is this the responsibility of the railway company to provide the steel core paper doors that we use now in the cooping of the cars for the movement of grain?

Mr. MacMillan: Yes.

[Interpretation]

M. Hunt: Oui.

M. Howe: Tous ces wagons devront être chauffés.

M. Hunt: Ce n'est pas vraiment un problème, avec un peu d'insulation, aussi longtemps que nous maintenons notre vitesse et que nous ne restons pas bloquer quelque part pour plusieurs jours, il n'y a aucun problème avec la congélation. C'est de cette manière que nous procédons.

M. Howe: C'est un produit très difficile à manipuler lorsqu'il fait froid.

M. Hunt: Oui c'est exact. Mais s'il fait froid ils ont des serpentins chauffés à la vapeur à la base du wagon et il suffit de les brancher pour que la vapeur circule.

M. Howe: Oh vous avez des installations pour chauffer les wagons.

M. Hunt: Oui. Un wagon Bunker C possède des serpentins et si le produit est congelé alors vous pouvez brancher la vapeur pour quelques heures et de nouveau le pétrole devient fluide.

M. Howe: Je remarque que votre service «Piggyback» a été abandonné. Quelle est la raison?

M. MacMillan: Je crois que la raison se rapporte d'une façon ou d'une autre au transport par conteneurs parce qu'il s'agit d'un conteneur sur roues, et dans quelques cas le transport s'oriente plutôt vers les conteneurs que vers les camions.

M. Hunt: Votre raison c'est le ralentissement général de ce genre d'activité en 1970. Il y a eu un ralentissement général des transports par camionnage en 1970 et à un degré moindre nous subissons les effets de cette tendance également.

M. Howe: Quand vous avez commencé d'utiliser les conteneurs avez-vous envisagé la possibilité de trains de conteneurs qui pourraient relier toutes les parties du Canada. A-t-on donné suite à cette idée?

M. MacMillan: Nous en avons parlé très brièvement ce matin. C'est le concept du pont terrestre; on en a beaucoup parlé et nous continuons d'en parler mais il n'en est rien sorti.

Apparemment, il n'y a pas de circulation dans les 2 directions à l'heure actuelle.

M. Howe: Dans les 2 directions.

M. MacMillan: Dans les 2 directions.

M. Howe: C'est tout ce que j'ai, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur MacMillan, je me demande si nous pourrions revenir pour un instant aux wagons couverts et à l'étanchement de ces wagons. La Société ferroviaire est-elle responsable de la fourniture des portes de papier à cœur d'acier utilisées maintenant pour l'étanchement des wagons dans le transport des grains?

M. MacMillan: Oui.

[Texte]

Mr. Skoberg: This is very local, I suppose, but perhaps it is not so local at that. I have just received a letter on May 12 from an elevator agent in the Prairies. It referred to the fact that these steel core paper doors have protruding steel bands that are extremely sharp. He maintains that it is a serious situation and there are a number of injuries to elevator agents who have to handle these doors.

I wonder whether or not there have been any complaints to the company.

Mr. Hunt: We are aware of the problem. It is a difficult salvage problem.

We know that the agents are having some trouble and the question of salvage and garbage is a real problem, not just with Canadian National but with the agents themselves. Very frequently, of course, the stuff is left in the cars by the consignee, and then the agent has the problem of looking after the garbage.

Mr. MacMillan: Pollution.

Mr. Skoberg: This is exactly one of the questions to which he refers. He said that with the time needed and consumed in trying to clean the cars out and cooping them, they do run into a real problem.

Mr. Hunt: Yes, we are aware of it, and we are analysing the possibilities of some other method.

Mr. Skoberg: He indicates that he is very concerned that while he can turn them down as not being fit, that does not solve the problem. The car has gone then and someone still has to do the work on these. I appreciate the fact that this has been drawn to your attention and that you are trying to do something on it.

I notice that the trucking industry, the Quebec Trucking Association, are somewhat perturbed over the CNR so-called claim for nationalizing the trucking industry. Could you, Mr. MacMillan, indicate how many more truck lines have been taken over by the Canadian National, if any, that would lead to this type of complaint from the Quebec Trucking Association?

Mr. MacMillan: I did not know that was active again. They have always been opposed to us being in the highway trucking field, but there have been no acquisitions affecting the Province of Quebec for some years. As I say, I thought that that was quiescent; apparently it is breaking out again.

Mr. Skoberg: I will leave this article with you. It is dated May 14.

Mr. MacMillan: Thank you.

Mr. Skoberg: Another point that I would like to raise is that there has been a suggestion that the most logical approach that we could take in Canada right now in the operation of both rail lines is to nationalize the roadbed and then rent that service back.

Has the Canadian National actually done any research in the research and development programs along these lines, as to what this may mean?

[Interprétation]

M. Skoberg: Ce problème est très local, je suppose, mais peut-être ne l'est-il pas tant que cela. J'ai reçu le 12 mai dernier une lettre d'un employé d'élévateur dans les Prairies. Il faisait allusion au fait que les portes de papier à cœur d'acier ont ensailli des bandes d'acier extrêmement coutantes. Il affirme qu'il s'agit là d'une situation sérieuse et qu'un certain nombre d'employés qui ont manipulé ces portes ont été blessés.

Je me demandais si les plaintes avaient été reçues par la compagnie à ce sujet.

M. Hunt: Nous sommes au courant du problème. Il y a là un difficile problème de récupération.

Nous savons que des opérateurs ont certaines difficultés et que la question de la récupération des déchets cause un véritable problème, non seulement pour le National-Canadien mais pour les opérateurs eux-mêmes. Très fréquemment, évidemment, le matériel est laissé dans les wagons par le destinataire; c'est alors l'opérateur qui a le problème de s'occuper des déchets.

M. MacMillan: Pollution.

M. Skoberg: C'est justement une des questions dont il fait mention. Il déclare que de véritables problèmes se font jour par suite du temps nécessaire pris pour essayer de nettoyer les wagons et de les étancher.

M. Hunt: Oui, nous sommes au courant de cela et nous analysons les autres méthodes possibles.

M. Skoberg: Il révèle qu'il est très préoccupé du fait que b'en qu'il puisse refuser comme étant insalubre, cela ne règle pas le problème. Le wagon est alors parti et quelqu'un d'autre doit faire le travail. J'apprécie le fait que vous ayez déjà été informés de ce problème et que vous essayez de faire quelque chose.

Je note que l'industrie du camionnage, l'Association des camionneurs du Québec, sont quelque peu troublés par l'ad'ie prétention du National-Canadien de nationaliser l'industrie du camionnage. M. MacMillan, pourriez-vous nous dire combien de sociétés de camionnage ont été reprises par le National-Canadien et qui amènerait ce genre de plainte de la part de l'Associatiin des camionneurs du Québec?

M. MacMillan: Je ne savais pas que l'on parlait encore de cela. Ils se sont toujours composés à notre présence dans le domaine du camionnage, mais aucune acquisition n'a été faite dans la province de Québec depuis quelques années. Comme je le disais je pensais que tout cela s'était calmé; apparamment un regain.

M. Skoberg: Je vous laisse cet article. Il est en date du 14 mai.

M. MacMillan: Merci.

M. Skoberg: J'aimerais soulever une autre question. Il a été suggéré que l'approche la plus logique que nous pourrions adopter au Canada à l'heure actuelle dans l'exploitation des 2 réseaux de chemin de fer serait de nationaliser la superstructure et de louer ensuite ce service.

Le National-Canadien a-t-il effectivement entrepris des programmes de recherches et de développement dans ce sens? A-t-il étudié des implications de cela?

[Text]

Mr. MacMillan: No, not on an official level; and I say that because it is quite possible that some of us thought about it. But I have not been involved in it. As far as I know, it has never been discussed with us. It does have many attractions from the point of view of an operating railway.

I suppose the theory is that the airways are provided by the national authority and the highways are provided by provincial authorities, and the user pays on a different basis. If that were applied to the railways...

Mr. Howe: Is there not a survey taking place some place by the Canadian Transport Commission or somebody, with regard to the possibility of those lines that are being used only part time, of people renting the right to use them?

Mr. MacMillan: Maybe, Mr. Howe, but I do not know of this. There may be at the research institute.

• 1625

Mr. Howe: I saw something in connection with that.

Mr. Hunt: They usually put up several trial balloons on this thing but no survey with us yet.

Mr. Howe: As to the possibility of contracting the use of your rail lines by organizations other than the railroads.

Mr. Hunt: The principals involved are being discussed somewhat but only on that basis of a trial balloon.

Mr. Skoberg: I think this did come from Mr. Cope, the Vice-President of the Canadian Transport Commission, in an address in New York. I think it certainly stands some close looks because it sort of makes sense in the long run in so far as the operation of rails and all the rest of it is concerned.

I am given to understand that one of the main reasons of the hours of work law was to try and cut down the number of hours and that time would be limited to 40 hours a week. I have an indication from Kamloops that was being directed originally to the Minister of Labour and a copy to myself somewhere along the line that a total of 4,898 hours overtime was worked by the car men and 502 hours by the helpers in 1970; and that does not include overtime hours caused in emergency work such as train derailments and there were quite a number of train derailments so I imagine there were quite a number of hours of overtime at that particular place.

I presume that may be the same at other terminals across the system. Do you have any criteria set down at all in so far as the amount of overtime worked by individual employees before you decide to increase the staff at that particular location?

Mr. Hunt: No, there is no specific ground rule. It is a question of some knowledge of the history of the things that cause the overtime and the problems that may be facing them on a temperature or on a time-of-year basis. If the local superintendent or assistant superintendent

[Interpretation]

M. MacMillan: Non, pas à un niveau officiel; je dis cela parce qu'il est très possible que certains d'entre nous y aient pensé. Mais je n'y ai pas participé. D'après mes renseignements, nous n'en avons jamais discuté. Cette proposition a de nombreux attrait du point de vue d'un chemin de fer en exploitation.

Je suppose que la théorie est que les voies aériennes sont fournies par l'autorité nationale alors que les autoroutes sont fournies par les autorités provinciales; l'utilisateur paie des tarifs différents pour chacun. Si cette théorie était appliquée aux chemins de fer...

M. Howe: La Commission canadienne des transports ou un autre organisme n'a-t-il pas entrepris en quelque part, en ce qui concerne les utilisations possibles des lignes qui ne sont utilisées qu'en temps partiel, qu'une enquête sur les personnes qui louent le droit de s'en servir?

M. MacMillan: Peut-être, monsieur Howe, mais je n'en ai pas connaissance. Peut-être à l'institut de recherches.

M. Howe: J'ai dit quelque chose à propos de cela.

M. Hunt: Ordinairement ils y font plusieurs essais, mais jusqu'à présent il n'y a eu aucune étude entreprise avec nous.

M. Howe: Quant à la possibilité de laisser d'autres compagnies que les chemins de fer utiliser vos voies ferrées.

M. Hunt: Les grandes lignes ont été discutées quelque peu, mais seulement à titre d'essai.

M. Skoberg: Je pense que M. Cope, vice-président de la Commission canadienne des transports a abordé ce sujet lors d'un discours à New York. Je pense que nous devrions examiner cette proposition de près parce que cette proposition a du sens à long terme du moins en ce qui concerne l'exploitation des voies ferrées et tout ce qui s'y rattache.

Je crois que l'une des principales raisons pour l'existence de la loi sur les heures de travail est précisément de réduire les heures de travail pour que celles-ci soient ainsi limitées à quarante heures par semaine. J'ai reçu un rapport venant de Kamloops, rapport qui avait été envoyé originalement au ministre du Travail et un exemplaire m'est parvenu, démontrant que des cheminaux avaient fait 4,898 heures de surtemps en tout et que leurs aides en avaient fait 502 en 1970; ces données n'incluent pas les heures supplémentaires qu'ils ont faites lors des cas d'urgence, tel que les déraillements. Il y a eu en effet bon nombre de déraillements, et j'imagine donc qu'on a ainsi fait de nombreuses heures supplémentaires.

Je suppose que la même situation existe à d'autres endroits d'un bout à l'autre du réseau. Avez-vous une norme quelconque qui détermine le nombre d'heures supplémentaires que peut faire un employé avant que vous décidiez d'accroître le personnel à cet endroit précis?

M. Hunt: Non, il n'existe pas de règle de base précise. Il s'agit d'une connaissance des raisons pour lesquelles il y a du surtemps et les problèmes tels que la température ou le temps de l'année. Si le commissaire régional ou le commissaire adjoint pense qu'il fait face à des problèmes

[Texte]

feels that he is into an area of trouble over what he normally sees in these situations, then he consults with the general superintendent to determine a new staff count. There is no hard and fast rule: it is a question of judgment between these two levels of supervision.

Mr. Skoberg: The information that I do have here is the fact that the car men at Port Mann and Prince George have been working on both their rest days since the beginning of the year. In Kamloops they are required to do the same thing as there was some overflow of 80 bad order cars moved to Kamloops Junction from Port Mann for repairs.

Mr. Hunt: Yes. I am not disputing the figures; it sounds like it could happen that way.

Mr. Skoberg: I have another question I would like to ask. Mr. MacMillan, when the Servocentre in Ottawa went into effect, or actually when it is implemented—it has been implemented, I am sorry—there will be six people working and there will be six supervisors.

Mr. Hunt: We are getting into a situation now where for pay purposes we classify a highly skilled person in the management ranks and he begins to be called a supervisor when in many instances he is a highly skilled analyst or technician or quality control person.

Mr. Skoberg: He then is outside the scope of the organization?

Mr. Hunt: That is right. This is where we are getting into the need for some new definitions on what it is that is in this "management pot". You can find now, more and more of the people in there are not truly managers in that they are directing or supervising; they are not doing that. They are rather doing some of the very highly skilled work that comes about in a servocentre, recognizing that a servocentre is the interface between the customer and the railroad and is a plug-in to the computer. If there is going to be a plug-in to the computer, an input-output centre, the quality of the work has to be at an extremely high level and therefore we have to put some very high quality people into the operation at that interface.

Mr. Skoberg: There would not be any indication whatsoever, I presume, in trying to get people out of the scope of the bargaining unit and put them into a supervisory capacity that could also be used 24 hours a day?

Mr. Hunt: Absolutely not.

Mr. Skoberg: I would not like to think that at all.

• 1630

Mr. Hunt: I can say quite categorically, without any hesitation at all, "absolutely not". It is not a principle or a concept that we have in mind.

Mr. Skoberg: I have a further question along the lines of the one which, I believe, Mr. Turner raised last Thursday, that it appears that, in some areas, there has been an approximately 30 per cent reduction in employees in the "non-op" and "op" while management has increased

[Interprétation]

qui sont plus grands que d'habitude, il consulte le commissaire général afin de changer le nombre du personnel. Il n'y a pas de règle précise ou rapide, c'est une question de jugement entre ces deux niveaux de direction.

M. Skoberg: D'après les renseignements que je possède il semble que les cheminaux à Port Mann et à Prince George ont travaillé pendant leurs jours de congé depuis le début de l'année. A Kamloops, on exige la même chose étant donné qu'ils sont surpassés par le travail causé par 80 wagons en mauvais état venant de Port Mann qui doivent être réparés.

M. Hunt: Oui. Je ne réfute pas ces chiffres; il me paraît qu'une telle situation peut se produire de cette manière là.

M. Skoberg: J'ai une autre question que j'aimerais poser. Monsieur MacMillan, quand le centre de services à Ottawa a commencé à fonctionner, ou quand il commencera à fonctionner, pardon, il fonctionne déjà, il y aura six personnes affectées à ce centre, soit six directeurs.

M. Hunt: Présentement, pour des raisons des paies, une personne spécialisée est classée dans la catégorie des cadres et il porte le nom de directeur, alors que dans bien des cas il n'est qu'un avaliste spécialisé, ou un technicien, ou une personne chargée du contrôle de la qualité.

M. Skoberg: Il est alors à l'extérieur du domaine de la compagnie?

M. Hunt: C'est vrai. Voilà qu'il nous faut de nouvelles définitions pour cette confusion administrative. Vous découvrez actuellement que de plus en plus de ces personnes ne sont pas vraiment des directeurs en ce sens qu'ils ne surveillent pas et ne dirigent pas le travail des autres; ils ne font pas ça. Ils sont plutôt des personnes très compétentes qui comprennent qu'un centre de services constitue la ligne entre le client et le chemin de fer et est relié à l'ordinateur. Si tel est le cas, si ce centre est une entrée et une sortie pour l'ordinateur, le genre de travail est nécessairement à un niveau très supérieur et par conséquent nous devons affecter des gens très compétents pour le fonctionnement de ce centre.

M. Skoberg: Donc il n'y a aucune possibilité, je présume, d'essayer de retirer ces gens de ce groupe négociateur et de les considérer comme faisant partie des cadres?

M. Hunt: Absolument pas.

M. Skoberg: Je n'aimerais pas penser cela du tout.

M. Hunt: Je pourrais dire sans hésiter de «Absolument pas». Ce n'est pas un concept ou un principe que nous avons en tête.

M. Skoberg: J'ai une question qui se rapporte au point qu'a soulevé M. Turner jeudi dernier. Dans certains secteurs, il appert qu'il y a eu une réduction de 30 p. 100 du nombre des employés stationnaires et des cheminots. Alors que les cadres ont augmenté de 65 p. 100. Avez-

[Text]

65 per cent. Have you any real comparison? I suppose this takes in this supervisor situation that you are referring to and that you are going to take a look at?

Mr. Hunt: Yes. This is one of the difficult parts we have in this so-called management area. We have three groups of employees now, two supervisors—meaning they are doing some supervisory work—we have a great technical group, and in that group there are analysts, and then we have a clerical group of people. So that we are more and more faced with a group of people who may be out of the schedule but are not truly managers. I do not know whether Mr. Vaughan has figures to support this or not.

Mr. Vaughan: I am just looking at some sheets here. If I just take 1968, management and supervisory for the CN would be 6.9 per cent of the work force; CP would be 6.6 per cent. I will use CP to give you a standard or comparison. In 1969, the CN was 6.9 per cent; the Canadian Pacific 6.7 per cent. In 1970, CN 7 per cent; CP 6.9 per cent.

Mr. Hunt: That would be the true supervisory group?

Mr. Vaughan: That is right. Do you want to know professional, technical and...

Mr. Skoberg: Actually, this question was answered in *Hansard* on April 22, 1970, question No. 1,180.

Mr. Vaughan: And the answer?

Mr. Skoberg: It revealed the following information from Canadian National.

Mr. Vaughan: It was answered was it?

Mr. Skoberg: This was the one which showed a 30 per cent reduction in the employees and an increase of 65 per cent in the management end of it. There may be some reason behind this that I am not aware of.

Mr. Vaughan: Could I see the question?

Mr. Hunt: Which year did it refer to, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: April 22, 1970, question No. 1,180.

Mr. Hunt: But the comparison is over which years?

Mr. Skoberg: I do not think the whole question is there; I am not sure.

Mr. Hunt: In looking at the overall comparisons, Canadian National is not any different to any other railway that we can see.

Mr. Skoberg: There was a letter with that question quoted from the *Hansard* of that particular day from Mr. Thoms of the brotherhood in Newfoundland.

[Interpretation]

vous des données comparables? Je suppose que cela inclu le poste de directeur auquel vous faites allusion, poste que vous allez étudier?

M. Hunt: Oui. Cela constitue un des problèmes épineux du secteur de l'administration. Actuellement nous avons trois groupes d'employés, deux surveillants—ce qui suppose qu'ils font un travail de surveillance—nous avons un très bon groupe technique, et dans ce groupe se trouve des analystes; nous avons aussi un personnel de bureau. Ils se forment donc de plus en plus un groupe de personnes qui n'entrent peut-être pas dans les cadres que nous avons établis, mais qui ne sont pas vraiment des administrateurs. Je ne sais pas si M. Vaughan a les données statistiques à ce sujet.

M. Vaughan: J'ai quelques feuilles avec moi. Si nous considérons 1968, nous pouvons voir que l'administration et le comité de surveillance ne constituait que 6.9 p. 100 de l'effectif du National Canadien; il ne représentait que 6.6 p. 100 de l'effectif du Pacifique Canadien. Je me servirai du Pacifique Canadien pour faire une comparaison. En 1969, le pourcentage s'élevait à 6.9 p. 100 pour National Canadien et 6.7 p. 100 pour le Pacifique canadien. En 1970, nous constatons que le pourcentage s'élève à 7 p. 100 pour le National Canadien et 6.9 p. 100 pour le Pacifique canadien.

M. Hunt: Ces données s'appliquent telles au véritable comité de surveillance?

M. Vaughan: C'est exact, oui, voulez-vous savoir les données pour les secteurs professionnels techniques et...

M. Skoberg: En fait, nous avons répondu à cette question dans le *Hansard* du 22 avril 1970, à la question numéro 1180.

M. Vaughan: Et quelle est la réponse?

M. Skoberg: Elle nous indiquait les données statistiques du National Canadien.

M. Vaughan: On y a répondu, n'est-ce pas?

M. Skoberg: C'est vrai que nous avons trouvé la réduction de 30 p. 100 du nombre des employés et l'augmentation de 65 p. 100 dans l'administration. Il pourrait y avoir des éléments expliquant ces données statistiques, mais je ne les connais pas.

M. Vaughan: Pourrais-je voir la question?

M. Hunt: C'est quelle année s'agit-il monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Le 22 avril 1970, une question numéro 1180.

M. Hunt: Et quelles sont les années qui sont comparées?

M. Skoberg: Je ne crois pas que toute la question y soit; je ne suis pas certain.

M. Hunt: Si l'on considère les données comparatives, le National Canadien ne dicte pas de toutes autres sociétés de chemins de fer, à notre avis.

M. Skoberg: Je me rappelle d'une lettre de M. Thoms, la fraternité des cheminots de Terre-Neuve qui contenait cette question extraite du *Hansard* du 22 avril 1970.

[Texte]

Possibly you could break this down and leave it with the Chairman. He could include it in the transcript, if it is agreed by the Committee.

Mr. Hunt: It might help, Mr. Skoberg, if Mr. Vaughan could carry on and show you the rest of the people that show up in the so-called supervisory group because in the paper you have given us, it shows a grand total of 8,000-odd in "management". This is the statement we are making, that in that 8,000 there are large numbers of other-than-management people, but there has been a general tendency over the years to call that grouping "management".

Mr. Skoberg: Would you include supervisors in that group?

Mr. Hunt: If Mr. Vaughan could carry on, on two other figures, he could give you a break-down for 1968, 1969 and 1970.

Mr. Vaughan: What I have given is managerial and supervisory thus far.

Mr. Skoberg: Would this be the same answer that Mr. Turner received on Thursday? There is no use having duplication.

Mr. Vaughan: I do not think we gave him anything on Thursday.

Mr. Turner (London East): Is it not true that middle management—this is above supervisors and below the vice-president—is the area that has increased immensely over the last seven or eight years?

Mr. Vaughan: What we were trying to say the other day was that because of the kind of people Mr. Hunt was talking about, there are different classifications coming along, and the old DBS standards and classifications are capable of misunderstanding and distortion.

• 1635

Mr. Hunt: Yes, of some misunderstanding, unless there is a recognition of the new classes of people who are coming into this "management group". We have middle management and senior management. Now there is very small number of people in senior management and the growth there has been very insignificant in total numbers. I think Mr. Turner and Mr. Skoberg are talking about the middle-management group and in that middle-management group we do end up with large numbers of professional, technical and analytical people and it is that group that over the last 20 years has been growing quite significantly. These are the new skills.

Mr. Turner (London East): You have more train masters today and road foremen than you ever had.

Mr. Hunt: And I said the other day, Mr. Turner, I agreed with you because in talking strictly of the train-master category we have approximately 230 assistant superintendents on the system basis of train masters who are directly supervising crews. The increase in that group has been primarily due to a setting up of something close

[Interprétation]

Peut-être serait-il possible de trouver cette lettre et de la laisser au président. Il pourrait l'inclure à la copie si le Comité est d'accord.

M. Hunt: Monsieur Skoberg, il serait peut-être bon que M. Vaughan continue à nous énumérer les personnes qui entrent dans la catégorie du comité de surveillance, parce que, dans le fascicule que vous nous avez distribué, nous constatons que cette catégorie compte environ 8,000 personnes. Il y a plusieurs personnes qui, à notre avis, ne font pas partie de l'administration, mais d'autre part, nous avons eu tendance au cours des années, d'appeler cette catégorie «administration».

M. Skoberg: D'après vous, ce groupe comprendrait-il les surveillants?

M. Hunt: Si M. Vaughan voulait bien continuer, en nous dévoilant deux autres données, il pourrait vous donner la liste pour l'année 1968, 1969 et 1970.

M. Vaughan: Je ne me suis attaché à venir jusqu'ici qu'à la catégorie administration et surveillance.

M. Skoberg: La réponse serait-elle la même qui a été donnée à M. Turner, jeudi? Il est inutile de répéter.

M. Vaughan: Je ne crois pas lui avoir fourni de données jeudi.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que ce que nous appelons «administration intermédiaire» comprend un poste plus haut que les surveillants et inférieur au vice-président—mais le secteur qui a augmenté énormément depuis les sept ou huit dernières années?

M. Vaughan: Ce que nous voulions signifier l'autre jour, c'est que, par suite de toutes les catégories qu'a mentionné M. Hunt, nous allons bientôt devoir procéder à une nouvelle classification et que les anciennes classifications et normes du bureau fédéral de la statistique peuvent induire en erreur.

M. Hunt: Oui, au sujet d'un certain malentendu, à moins qu'il n'y ait reconnaissance d'une nouvelle catégorie de gens qui entrent dans cette catégorie de cadre. Il y a la haute direction et les cadres moyens. La haute direction se compose d'un très petit nombre de personnes et la croissance de ce niveau au point de vue du nombre a été insignifiante. Je pense que M. Turner et M. Skoberg veulent parler des cadres moyens et à ce niveau, nous retrouvons bon nombre de techniciens et d'analystes et c'est ce groupe qui au cours des vingt dernières années s'est accru considérablement. C'est dans cette catégorie que l'on retrouve les nouveaux métiers.

M. Turner (London-Est): Vous avez aujourd'hui plus de chefs de train et de contremaîtres que jamais auparavant.

M. Hunt: J'ai dit l'autre jour, monsieur Turner, que j'étais d'accord avec vous parce que vous dites en parlant strictement de la catégorie des chefs de train, nous avons environ 230 commissaires adjoints pour tout le réseau qui surveillent directement les équipes. L'augmentation dans cette catégorie est due surtout à l'introduction de la

[Text]

to a 40-hour week for these people. I do not stand away from that fact, it is true.

Mr. Vaughan: Mr. Skoberg, I gather you would allow me to look at these figures and put something together for you.

Mr. Skoberg: Fine, thank you. I would like to turn to another subject that has been before this Committee a good number of years, I understand, and that is the hiring of extra construction gangs by a contractor called R. F. Welch, originally from Winnipeg. His headquarters appears to be in Kamloops right now. Their proper name is R. F. Welch B.C. Limited. When we had our problems and the other members of this Committee some years ago went into this in depth with the then Mr. Gordon, it appears that Mr. Welch was still bringing immigrants in illegally—this has been proven since—from the various countries around the world. I wonder whether or not Mr. Welch is still doing business with the Canadian National in so far as construction work and contract work generally.

Mr. MacMillan: As far as we know, yes.

Mr. Vaughan: But he does not mean, yes, that we know he is bringing them in illegally. They do feeding, for instance, feeding facilities on certain extra gang work.

Mr. Hunt: Yes, most of Canadian National's heavy mainline refurbishing work is done by our own people with Welch doing a lot of the catering.

Mr. Skoberg: Do you concern yourself whatsoever as to whether he brings in people from overseas now for the type of service that he is performing? I know it was heavy construction or heavy track laying or the likes of that that the extra gang was doing at one time.

Mr. Hunt: We do not use this kind of labour now on the rebuilding for the upgrading of our own property.

Mr. Vaughan: I know that immediately after the war he was bringing in Italians some 15 or 20 years ago. But the extent to which this goes on at the moment or that we use them we do not have the information here at the moment.

Mr. Skoberg: In other words you do not concern yourself with how he obtains his help or where they come from. I do not suppose this falls within your criteria to try and make this determination.

Mr. MacMillan: I think that is right, Mr. Skoberg. If we do contract with him we contract with him to do a job. He may use immigrant labour to some extent but I am dealing on the basis of no actual knowledge.

Mr. Skoberg: Has the type of contract that Mr. Welch has at this time been on a competitive tender or are they an invitational tender or bid?

[Interpretation]

semaine de quarante heures. Je ne réfute pas que c'est la vérité.

M. Vaughan: Monsieur Skoberg, je présume que vous me permettrez de regarder les chiffres et de préparer une réponse pour vous.

M. Skoberg: Très bien, merci. J'aimerais aborder un autre sujet qui a été discuté par ce Comité pendant de nombreuses années. Il s'agit de l'embauchage d'équipe de construction supplémentaire par un entrepreneur du nom de R. F. Welch, originairement de Winnipeg. Il semble que sa compagnie a son siège à Kamloops présentement. Le nom véritable de cette compagnie est R. F. Welch B.C. Limited. Quand nous avons eu nos difficultés et bien d'autres membres de ce Comité il y a quelques années ont étudié à fond ce problème avec M. Gordon, il semble que M. Welch faisait encore entrer au pays illégalement des immigrants provenant de divers pays autour du monde—cela a été prouvé depuis. Je me demande si M. Welch fait encore affaire avec le Canadien-National en ce qui a trait aux travaux de construction ou à tous autres travaux entrepris à forfait.

M. MacMillan: D'après ce que je sais, oui.

M. Vaughan: Mais il ne veut pas dire oui, que nous savons qu'il les fait entrer au pays illégalement. Ils construisent, par exemple, des établissements pour nourrir des employés sur certains travaux d'équipes supplémentaires.

M. Hunt: Oui, ce sont les employés du National-Canadien qui remettent en bon état les voies principales et Welch s'occupe d'une bonne partie de l'approvisionnement.

M. Skoberg: N'êtes-vous nullement préoccupé de savoir s'il fait venir des gens d'outremer pour assurer le genre de service qu'elle vous donne? Je sais qu'à un moment donné cette équipe supplémentaire exécutait des travaux lourds ou posaient des voies.

M. Hunt: Nous n'utilisons pas ce genre de main-d'œuvre pour remettre notre propriété en bon état.

M. Vaughan: Je sais qu'immédiatement après la guerre, il y a quinze ou vingt ans, il faisait entrer des amis. Mais jusqu'à quel point cette situation existe aujourd'hui, ou jusqu'à quel point on fait appel à ces gens, je n'ai tout simplement pas les renseignements à ma disposition actuellement.

M. Skoberg: En d'autres termes, vous ne vous préoccupez pas vous-mêmes de la manière qu'il obtient ses employés ou d'où ces employés proviennent. Je suppose que c'est un problème qui est à l'extérieur de vos préoccupations habituelles.

M. MacMillan: Je pense que c'est vrai, monsieur Skoberg. Si nous lui accordons un contrat, c'est pour exécuter un travail. Il peut en fait utiliser des immigrants dans une certaine mesure mais le contrat est accordé sans connaissance préalable à cette situation.

M. Skoberg: Est-ce le genre de contrat accordé à M. Welch fait l'objet d'une soumission ou d'une soumission à invitation ou un appel d'offre?

[Texte]

[Interprétation]

• 1640

Mr. Hunt: To my knowledge we are into some catering contracts with Mr. Welch, and these things are on a competitive basis. More and more we are doing our own physical work on the track with our own people because it is easier now to do it with our own extra gangs and heavy work gangs because we do not need the masses of men to do a summer's program that we used to require. A few years back, maybe a decade ago, we required literally thousands of men each summer to do the heavy program work. Now we have made the transposition in the machinery and this manifests itself in this very point you are bringing out, Mr. Skoberg. We do not need anywhere near the contracts or the uses of extra gangs by Mr. Welch or anyone else because we can do most of it with our own heavy gangs. Some catering is still going on though with the Welch people.

The Chairman: Mr. Skoberg, I think you have to be fair to the others. Now Mr. Trudel.

Mr. Skoberg: Absolutely. Thank you.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. This morning, Mr. Chairman, when I was referring to Bill C-186 I was asking some questions regarding branch line operations and it is my understanding that the National Transportation Act was amended regarding the construction of branch lines from six miles to twenty miles. Therefore the expenditures that were required for branch line operations had come before the House because they had been excluded. Is it also fair to say that any construction of a branch line exceeding twenty miles would be in a different form or would be in the general operating budget of the railway?

Mr. MacMillan: No, a branch line in excess of twenty miles, Mr. Trudel, becomes the subject of a bill which is placed before Parliament.

Mr. Trudel: A separate bill?

Mr. MacMillan: Yes, a separate bill.

Mr. Trudel: I have one more question, Mr. Chairman. Has the CNR available a comparison chart that would show the revenue per passenger mile or the ton per mile of the CNR and other railroads? Is this a chart that could be made available to the Committee without too much research?

Mr. MacMillan: I think we could give you that. It is the revenue per passenger mile.

Mr. Trudel: Per passenger mile or ton per mile if we are talking about freight. The reason I ask the question is that several people are claiming that various railroad companies are trying to get out of the passenger business. There have been several articles written claiming that no one can operate a passenger service at a profit anywhere

M. Hunt: A ma connaissance, nous avons fait des contrats d'approvisionnement avec M. Welch, et ces choses se font sur une base concurrentielle. De plus en plus, nous faisons notre propre travail physique sur la voie avec nos propres gens parce que c'est plus facile maintenant de la faire avec nos groupes supplémentaires et nos groupes de travail lourd parce que nous n'avons pas besoin des masses de gens pour faire un programme d'été que nous avions l'habitude de demander. Il y a quelques années, peut-être une décennie, nous avions demandé littéralement des milliers d'hommes chaque été pour faire le travail pénible. Maintenant, nous avons fait la transposition avec des machines et ceci se manifeste dans ce point que vous signalez, monsieur Skoberg. Nous n'avons pas besoin des contrats ou de l'utilisation de groupes supplémentaires par M. Welch ou par personne d'autre parce que nous pouvons faire la plupart de ce travail avec nos propres groupes de travail lourd. Un certain approvisionnement continue encore toutefois avec les Gallois.

Le président: Monsieur Skoberg, je pense que vous devez être juste envers les autres. Maintenant monsieur Trudel.

M. Skoberg: Absolument. Merci.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Ce matin, monsieur le président, lorsque je me suis référé au Bill C-186, j'ai posé quelques questions concernant le fonctionnement des lignes latérales et je comprends que la loi nationale sur les transports a été amendée en ce qui concerne la construction de lignes d'embranchement et six milles à vingt milles. Aussi, les dépenses qui ont été nécessaires pour le fonctionnement des lignes d'embranchement sont venues devant le Parlement parce qu'elles avaient été exclues. Est-il également juste de dire que toute construction d'une ligne d'embranchement dépassant vingt milles se ferait dans une forme différente ou serait dans le budget de fonctionnement général des chemins de fer?

M. MacMillan: Non, une ligne d'embranchement qui dépasse vingt milles, monsieur Trudel, devient le sujet d'un bill qui est placé devant le Parlement.

M. Trudel: Un bill séparé?

M. MacMillan: Oui, un bill séparé.

M. Trudel: J'ai encore une question, monsieur le président. Est-ce que le Canadien National possède une carte de comparaison qui indiquerait le revenu par passager-mille ou la tonne par mille du Canadien National et de toutes les autres voies ferrées? S'agit-il d'une carte qui pourrait être mise à la disposition du comité sans trop de recherches?

M. MacMillan: Je pense que nous pourrions vous donner cela. C'est le revenu par passager mille.

M. Trudel: Par passager mille ou par tonne mille, si nous parlons de frais. La raison pour laquelle je pose la question est que plusieurs personnes prétendent que les diverses compagnies de chemin de fer cherchent à se retirer des services de passagers. Il y a eu plusieurs articles qui ont été écrits prétendant que personne ne

[Text]

in the world, so I was wondering if we possibly could have some of these charts that would elucidate some of the answers that we are seeking now?

Mr. MacMillan: We can give you information of this nature for the North American railways without too much difficulty. It might be more difficult to produce foreign railway statistics of that nature but we could try.

Mr. Trudel: That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I have only one or two questions I want to direct to Mr. MacMillan and these are of a pretty local nature. If they cannot be answered directly I would appreciate it if they could be taken as notice and the information furnished to my office. Several evenings ago questions were raised regarding the bus service in the Province of Newfoundland and I have had several complaints here lately from drivers about what they refer to as the Demerit Points System in respect of their driving. Can you, sir, or one of your officials indicate what you understand if in fact there is such a thing as the Demerit Points System?

Mr. MacMillan: Well, I am assuming that it is the same as the rest of the system and it would be that where a driver was guilty of failure to observe the rules or to discharge his duty properly, he would be reprimanded and he would be assessed a certain number of demerits, which we call "brownies", and I imagine that is what he is talking about.

Mr. Lundrigan: Is there such a thing as a number of demerit points which could constitute the dismissal of the employee?

Mr. MacMillan: Yes, that is the basic system. I have forgotten how many. Mr. Skoberg could tell you.

• 1645

Mr. Skoberg: Yes, I was dismissed a couple of times.

Mr. MacMillan: When the demerit total, sixty or eighty—I have forgotten which...

An hon. Member: Sixty.

Mr. MacMillan: Sixty. Then that is cause for dismissal.

Mr. Lundrigan: Mr. MacMillan, I have had complaints from people, bus drivers in Newfoundland, that during the past winter they have been discriminated against in the way they have been assessed demerit points. One particular point which was brought to my attention came from a bus driver who claimed he had been on the road 51 consecutive hours and because he found it physically impossible to continue beyond Corner Brook during the winter months, during a day when it was a typical

[Interpretation]

peut faire fonctionner un service de passagers d'une manière bénéficiaire quelque part dans le monde, aussi je me demande si nous pourrions avoir certaines de ces cartes qui éclairciraient certaines des réponses que nous recherchons maintenant?

M. MacMillan: Nous pouvons vous donner des renseignements de cette nature pour les chemins de fer d'Amérique du Nord sans trop de difficultés. Cela pourrait être plus difficile de fournir des statistiques des chemins de fer étrangers mais nous pourrions essayer.

M. Trudel: C'est tout ce que j'ai pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Monsieur le président, j'ai seulement une ou deux questions que je désire poser à M. MacMillan et celles-ci sont de nature plutôt locale. Si on ne peut y répondre directement, j'apprécierais que l'on en prenne note et que les renseignements soient transmis à mon bureau. Il y a plusieurs soirs, on a soulevé des questions concernant les services d'autobus dans la province de Terre-Neuve et j'ai eu plusieurs plaintes ici dernièrement de conducteurs au sujet de ce qu'ils appellent le système des points de démerite concernant leur manière de conduire. Pouvez-vous, monsieur, ou est-ce que l'un de vos fonctionnaires peut indiquer ce que vous comprenez, si en fait il y a une chose comme le système de points de démerite?

M. MacMillan: Eh bien, je suppose que c'est la même chose que le reste du système et cela serait que lorsqu'un conducteur a été coupable d'un manquement quant à l'observation des règles ou à l'accomplissement de son devoir convenablement, il sera réprimandé et il lui sera évalué un certain nombre de démerite, ce que nous appelons «les Brownies», et j'imagine que c'est de cela qu'il parle.

M. Lundrigan: Est-ce qu'il y a une chose comme un certain nombre de points de démerite qui pourrait amener au renvoi de l'employé?

M. MacMillan: Oui, c'est le système de base. J'ai oublié combien de points sont nécessaires. M. Skoberg pourrait vous le dire.

M. Skoberg: Oui, on m'a renvoyé deux fois.

M. MacMillan: Lorsque le total de démerite, 60 ou 80—j'oublie quel est le total...

Une voix: Soixante.

M. MacMillan: Soixante. Alors c'est la cause de la mise à pied.

M. Lundrigan: Monsieur MacMillan, j'ai reçu certaines plaintes de personnes, de chauffeurs d'autobus à Terre-Neuve, qui prétendent que durant l'hiver dernier ils ont été victimes de discrimination dans la façon dont leurs mauvais points ont été calculés. Une question qui m'a été soulignée particulièrement a été celle d'un chauffeur d'autobus qui prétend qu'ayant chauffé pendant 51 heures consécutives et parce qu'il n'était pas physiquement capable de continuer au-delà de Corner Brook

[Texte]

Newfoundland winter day, he was brought before the tribunal and berated and assessed demerit points.

He was not complaining about ever getting dismissed. I think he was assessed only 5 points. He was complaining about the fact that he had to make a discretionary decision during a difficult period and was so assessed these points.

I was further informed by another bus driver, in the last two weeks, of a case where he has been assessed 40 demerit points. Some of them came when he was not able to assume his function because of illness. He was hospitalized. The doctors assessed him as being sick, advised him to go to bed, and he was reprimanded for being sick.

Now, I am only reporting to you, sir, through the Committee. I have no concrete substantiation of any facts. I tried to reach the CN official responsible, and I have not been successful to date. But I wish to draw it to your attention through the Committee.

I have been further informed that there is some dissatisfaction with the way their overtime pay is being worked out, that they are not being paid overtime wages as the time is accumulated, but rather it is placed on a cumulative scale of some sort and when it reaches such and such number of hours, several weeks later, they are paid these wages.

These are some points that have been raised by the bus drivers. I know that their contracts are coming up for discussion and negotiations. But I would like if you could investigate these complaints and get a report from the St. John's office for me.

Mr. MacMillan: Yes. Could you give me the particulars.

Mr. Lundrigan: I would not like to give them before the Committee, but I certainly could give you the particulars afterwards.

Mr. MacMillan: All right. I will be delighted to have them. Do you know whether or not these grievances have been processed through their organization, through the union?

Mr. Lundrigan: No sir, I do not. I raised the matter with the individuals, suggesting that they should go through their organizations as well, and make these points at the management level.

Mr. MacMillan: Yes, well if you will send me the particulars, I shall be delighted to look into them.

Mr. Lundrigan: Well, I would like if the particulars which I have brought up—the danger here, of course, is the fact that these men have already been assessed demerit points, and people being what they are, I do not cherish the thought of raising their particular names in any general way because I do not want to have the men placed in any disadvantage or any jeopardy at a future date, especially somebody who has 40 demerit points at the present moment.

Now, I would like to ask a final question. Could you have your office give me some prognostication of the future of the community of Bishop's Falls, which is the central Newfoundland rail terminal for the CN? We have, I guess, four terminals, or three at least, and perhaps four. One is in Port aux Basques, one in St. John's,

[Interprétation]

durant les mois d'hiver, au cours d'une journée qui était une journée typique d'hiver à Terre-Neuve, on l'a amené en cour et on l'a insulté et on lui a assigné des points de démerite.

Il ne se plaignait pas d'avoir été oublié. Je crois que on lui a donné 5 points. Il se plaignait du fait qu'il avait à rendre une décision discrétionnaire au temps d'une période du zèle et qu'il était difficile d'établir ces points.

Un autre chauffeur d'autobus m'a de plus informé, au cours des deux dernières semaines, d'un cas où on lui a donné 40 points de démerite. Certains de ceux-ci se sont réalisés lorsqu'il n'a pas été capable de remplir sa tâche à cause de maladie. Il a été à l'hôpital. Les docteurs ont dit qu'il était malade, lui ont dit de se coucher, et on l'a réprimandé pour être malade.

Maintenant, je ne fais qu'un rapport à vous, monsieur, par l'entremise du Comité. Je n'ai aucune preuve concrète des faits. J'essaie de rejoindre le fonctionnaire du CN responsable, et je n'ai pas réussi jusqu'ici. Mais je désire attirer votre attention par l'entremise du Comité.

On m'a de plus dit qu'il y a une certaine dissatisfaction à l'égard de leur surtemps; ils prétendent qu'on ne leur paie pas les traitements de surtemps à mesure que le temps s'accumule; plusieurs semaines plus tard, on leur paie ces traitements selon le temps accumulé.

Il y a certains points qui ont été soulevés par les chauffeurs d'autobus. Je sais que leurs contrats seront bientôt renégociés. Mais j'aimerais savoir si vous pourriez étudier ces plaintes et recevoir un rapport du bureau de St-Jean.

M. MacMillan: Oui. Pourriez-vous me donner des détails.

M. Lundrigan: J'aimerais vous les donner en face du Comité, mais je pourrais certainement vous les donner en particulier.

M. MacMillan: Très bien. Il me ferait plaisir de les avoir. Savez-vous si oui ou non ces griefs ont été traités par leur organisation, par leur syndicat?

M. Lundrigan: Non monsieur je ne le sais pas. J'ai soulevé le problème avec les intéressés et leur ai suggéré que ceci devrait passer par leur organisme, et être étudié au niveau de la gestion.

M. MacMillan: Oui alors nous passons aux détails, il me ferait plaisir de les considérer.

M. Lundrigan: Eh bien, j'aimerais que ces détails soient étudiés; il y a danger ici, bien entendu, car ces hommes qui ont déjà obtenu des points de démerite et les gens étant ce qu'ils sont, je n'aimerais pas soulever leurs noms d'une façon générale, parce que je ne veux pas que les gens soient placés à un certain désavantage ou en danger, spécialement quelqu'un qui a un compte de démerite de 40 en ce moment.

J'aimerais présentement poser une question finale. Est-ce que votre bureau pourrait avoir certaines prévisions futures de la communauté Bishop's Falls, qui se situe au centre du terminus du CN à Terre-Neuve? Nous avons je suppose 4 terminaux, ou au moins trois, et peut-être quatre. Un se situe à Port aux Basques, un à St-Jean, un à Humbermouth dans la circonscription de

[Text]

one at Humbermouth in Mr. Marshall's riding, and one at Bishop's Falls in central Newfoundland. Since the downgrading of the passenger rail service in Newfoundland, this community of 5,000 people has been so adversely affected as just about to ruin the economy of the community. Last year I made representation to your office that any expansion by Canadian National in Newfoundland consider the location of Bishop's Falls. I was referring at that time to the freight distribution.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Lundrigan: I talked with you and I must admit I got quite a bit of satisfaction in the way you responded from your Montreal office, and in the general attitude which came from that office. I am not certain that this kind of positive attitude has resulted in anything for Bishop's Falls. The community is still suffering the set backs of the downgrading of Canadian National in that province, at least the rail aspects of Canadian National. They are not receiving the benefits of the up-grading of other forms of travel and transportation.

Your distribution of freight, I understand, has not found its way into Bishop's Falls. The people have never been told where they stand with respect to freight distribution. I understand properties were purchased in an adjacent community where the structure and the whole process has gone on very, very slowly and very gradually in order not to raise the ire of the people of Bishop's Falls. If CN has any positive plans, I think they should consider that community even if the economic stones point exactly in that direction.

• 1650

If the CN has any negative plans of any further long-term downgrading of rail services they should be apprised of this so that their development people, their municipalities, the people of the community as a whole and the government of the province can work towards replacing the loss by some other forms of industrial expansion.

So I would appreciate if you could take the remarks I have made as notice and give some indication from your office of the long-term plans of CN for that very important community.

Mr. MacMillan: I shall do that.

Mr. Lundrigan: Thank you.

Mr. MacMillan: After our discussions of about a year ago I thought the problem of Bishop's Falls had at least started on the way towards a solution because we did not go on with the consolidation that was being talked about at that time as far as I know.

Mr. Lundrigan: The understanding the people have, sir, is that even though your office in Montreal said that consolidation of the sort we talked about had not gone on, there were in fact moves being made, which still are being made, to implement gradually the establishment of a distribution centre at an adjacent and very prosperous community.

Mr. MacMillan: I shall look into it.

Mr. Lundrigan: Thank you.

[Interpretation]

M. Marshall et l'autre à Bishop's Falls au centre de Terre-Neuve. Étant donné la dégradation du service de voyageurs à Terre-Neuve, cette communauté de 5,000 personnes a été touchée presque jusqu'à la ruine de l'économie de la collectivité. L'an dernier, j'ai fait des instances à votre bureau que toute expansion du Canadien National à Terre-Neuve devait considérer la situation de Bishop's Falls. Je parlais à cette époque de la répartition du fret.

M. MacMillan: Oui.

M. Lundrigan: J'en ai parlé avec vous et vous devez admettre que j'ai obtenu une certaine satisfaction du fait que vous avez répondu au bureau de Montréal, et de l'attitude générale qui règne dans ce bureau. Je ne suis pas certain que genre d'attitude ait donné des résultats positifs à Bishop's Falls. La collectivité souffre encore des reculs du Canadien National dans la province, en ce qui concerne les voies du Canadien National. Ils ne reçoivent pas les bénéfices d'amélioration des autres moyens de voyage et de transport.

Votre distribution du fret ne s'est pas rendue à Bishop's Falls. Les gens n'ont jamais su où ils se situent à l'égard du fret. Avoir acheté des propriétés dans une collectivité voisine; tout s'est passé lentement et graduellement afin de ne pas soulever la colère des habitants de Bishop's Falls. Si le CN a des projets positifs, il devrait tenir compte de ces collectivités même si l'économie pointe dans cette direction. Si le CN a des projets négatifs à long terme visant à ralentir les services de chemin de fer, il devrait en avertir les municipalités, les gens de

la collectivité et le gouvernement de la province afin qu'ils puissent travailler à remplacer cette perte par d'autres formes d'expansion industrielle.

J'aimerais beaucoup que vous considériez les remarques que j'ai faites comme un avis et que vous nous donniez quelques indices des programmes à long terme du CN quant à cette très importante collectivité.

M. MacMillan: Je le ferai.

M. Lundrigan: Merci.

M. MacMillan: A la suite des entretiens que nous avons eus il y a environ un an, je croyais que l'on avait commencé à songer à une solution quant aux problèmes de Bishop's Falls puisqu'on n'a pas mis au point la consolidation dont on avait parlé.

M. Lundrigan: Les gens savent que même si vos bureaux de Montréal ont dit que la consolidation dont nous avons parlé n'a pas été réalisée, il y a eu il y a toujours des mouvements visant à mettre en oeuvre graduellement la création d'un centre de distribution dans une collectivité voisine et très prospère.

M. MacMillan: Je devrai étudier ce cas.

M. Lundrigan: Merci.

[Texte]

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Mr. MacMillan, when you started the bus service in Newfoundland it was surprising to me that there was no basic depot convenience, no connecting links and it resulted in a lot of dissatisfaction and lack of service to people. Is this being corrected now? For example, there are people standing on the highways waiting for a bus and the buses are not keeping up to schedule.

Mr. MacMillan: I thought we built shelters to look after people like that who were boarding the buses en route.

Mr. Marshall: Not in all cases, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Well, there was a program. Now, I do not know whether it has been fully implemented yet, but someone spoke to me about this before—it might have been Mr. Lundrigan—and we took a look at it and certainly my understanding was that the matter was in hand. It may not be complete, I do not know. I would have to look into that.

Mr. Marshall: We continually get letters on the fact that the service is not what it could be. I think I mentioned last year in the Committee that the fundamental way of starting a transport system was to have stations and it just never happened. The buses were put on the road and that was it. It was a wonder to me, for example, that Greyhound were not consulted, a company that has years and years of experience in this regard. I am not saying that you will never have difficulty. Every transportation system has difficulty but there was a lack of human consideration. It was just a matter of saying, "Look, we have to get the rail passenger service off and put any type of bus system in and we will worry about it later."

Mr. MacMillan: I wonder if you know that we have representatives of Greyhound in Newfoundland...

Mr. Marshall: I heard a rumour of that.

Mr. MacMillan: ...for the last period, and I do not remember whether it is a few weeks or a few months, trying to give us the benefit of their advice about this service. We have only one desire and that is to provide good service and some way to do it as economically as possible. We have hired them as consultants to do just that, to advise us.

Mr. Marshall: But why was this not done before the bus service was instituted?

Mr. MacMillan: I cannot admit that it was not done, because I do not know. I do not know the answer to that. The facts are that we are very eager to see if we cannot improve it and we are taking the constructive steps now of doing just that.

Mr. Marshall: For your information I would just like to point out some of the difficulties. For example, the buses are full in some places and there are examples of a person having to hire a taxi to follow the bus along until they get to a station where somebody gets off; this is causing extra expense. The other bad example is the fact that there are no connecting links as the bus service operates only on the Trans-Canada Highway and this has caused an extra expense and also...

[Interprétation]

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Quand vous avez inauguré le service d'autobus à Terre-Neuve, j'ai été très surpris de voir qu'il n'y avait pas de terminus, qu'il n'y avait pas de lien et que le tout à mécontenter les gens. Est-ce qu'on tente présentement de remédier à la situation? Par exemple, il y a des gens qui attendent l'autobus au bord de la route mais les autobus ne sont pas en temps.

M. MacMillan: Je croyais que nous avions construit des abris pour ces gens.

M. Marshall: Vous n'en avez pas construit partout.

M. MacMillan: Il y avait un programme à ce sujet. Je ne sais pas s'il a été mis en oeuvre mais quelqu'un m'en a déjà parlé, peut-être s'agit-il de monsieur Lundrigan; nous avons étudié le cas et je croyais que l'on devait régler la question. Peut-être le programme n'est-il pas complet, je ne le sais pas. Il faudrait que j'aie vu de plus près.

M. Marshall: Nous recevons beaucoup de lettres disant que le service n'est pas ce qu'il devrait être. J'ai déjà souligné l'an dernier que la meilleure façon d'inaugurer un système de transports était de fixer des arrêts ce qui n'a pas été fait. Les autobus ont été mis sur la route et voilà. Je me suis toujours demandé pourquoi on n'a pas consulté Greyound, une compagnie qui a bien des années d'expérience dans ce domaine. Je ne dis pas que vous n'aurez jamais de difficultés. Tout système de transport fait face à des difficultés, mais il y a toujours un manque de la part des dirigeants. On avait qu'à dire: «Nous devons discontinuer le service de chemin de fer pour passagers et inaugurer un système d'autobus dont nous nous occuperons plus tard.»

M. MacMillan: Savez-vous que nous avons eu des représentants de Greyound à Terre-Neuve...

M. Marshall: C'est ce que j'ai entendu dire.

M. MacMillan: ...et je ne me souviens pas s'ils sont restés quelques semaines ou quelques mois mais ils nous ont donné des conseils au sujet du service. Nous voulons fournir un bon service et nous voulons le faire en économisant le plus possible. Nous les avons embauchés en tant que conseillers pour nous dire quoi faire.

M. Marshall: Pourquoi l'a-t-on pas fait cela avant d'inaugurer le système d'autobus?

M. MacMillan: Je ne peux répondre à cette question. Le fait est que nous sommes très anxieux de voir si nous pouvons améliorer ce service d'autobus.

M. Marshall: J'aimerais souligner quelques-unes des difficultés. Par exemple, les autobus sont pleins en certains endroits et certaines personnes doivent même avoir recours à un taxi pour suivre l'autobus jusqu'à ce que quelqu'un en descende; c'est aussi un fait qu'il n'y a pas de liens puisque le service d'autobus ne fonctionne que sur la route transcanadienne et cet état de chose a aussi entraîné des dépenses...

[Text]

● 1655

Mr. MacMillan: There are some independent operators connecting with our trans-island service.

Mr. Marshall: Not throughout Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Perhaps not, but I know there are some because I have ridden the bus and seen them meet.

Mr. Marshall: Leaving the buses, the Canadian Transport Commission issued a release stating that they were going to demand that there be a trans-continental passenger train service instituted and rationalized between CP and CN. I would like to get your definition of a trans-continental passenger train service. Does it include every province in Canada?

Mr. MacMillan: No, it does not. In their context it embraces the services which begin in Toronto and/or Montreal and terminate in Vancouver: that is the service they embrace in the transcontinental service. It does not go east of Montreal.

Mr. Marshall: I cannot argue with you but I will take the CTC to task because my idea of a transcontinental passenger rail service includes every province in Canada. I maintain that if they are going to have that, and direct that this route take place, then they have got to put the rail passenger service back in Newfoundland.

There is a law now that if CNR or CPR apply to the Canadian Transport Commission to discontinue a service, they can demand that you continue it and you receive up to 80 per cent subsidy. Is this so?

Mr. MacMillan: No service can be discontinued totally without application to the Transport Commission. The Transport Commission, at the time of such an application, is, by statute, charged with the responsibility of determining whether or not in the public interest the service ought to be maintained. In that eventuality that they issue an order forbidding the discontinuance of the service, the Commission may, in its wisdom, award a subsidy to the operating railway of up to 80 per cent of the loss as determined under their formula. No subsidy orders have as yet been granted at all.

Mr. Marshall: When did this come into effect?

Mr. MacMillan: In 1967.

Mr. Marshall: So it was in effect when the rail passenger service was discontinued in the Province of Newfoundland?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Marshall: I noticed in Mr. McGrath's questioning the other day that you indicated there was a loss of \$400,000. Did you expect this in the first couple of years of operation?

Mr. MacMillan: I think it was anticipated at all times that there would probably be a loss in the bus service. The order of magnitude we did not anticipate.

[Interpretation]

M. MacMillan: Il y a quelques conducteurs indépendants affectés au service trans-issulaire.

M. Marshall: Pas par tout, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Peut-être pas, mais je sais qu'il y en a quelques uns parce que j'ai conduit un autobus et je les ai vus se rencontrer.

M. Marshall: Oublions les autobus. La Commission canadienne de transports a émis l'autorisation pour qu'ils demandent qu'il y ait un service de train de passagers transcontinental établi et rationalisé entre le CN. J'aimerais connaître votre définition sur le service de train de passagers transcontinental. Est-ce que cela comprend toutes les provinces du Canada?

M. MacMillan: Non, les services commenceront à Toronto ou à Montréal et se termineront à Vancouver. C'est le service qu'ils entrevoient par le service transcontinental. Il ne vas pas à l'Est de Montréal.

M. Marshall: Je ne peux pas discuter avec vous, mais je vais aller demander à la CTC parce que selon moi un service transcontinental pour passagers comprend toutes les provinces du Canada. Je maintiens que s'ils ont cela et qu'ils déterminent l'endroit où cette route doit passer, alors ils devront placer une voie pour passagers à Terre-Neuve.

Il y a maintenant une loi qui stipule que si le CN ou le CP demandent à la Commission canadienne de transport pour discontinuer un service ils peuvent demander que vous les continuer et vous recevrez 80 p. 100 de subsides. Est-ce ainsi?

M. MacMillan: Aucun service ne peut être discontinué totalement sans le demander à la Commission de transport. La Commission canadienne de transports, au moment de la demande, est chargée officiellement de déterminer si oui ou non dans l'intérêt du public, le service doit être maintenu. Dans le cas où ils donnent l'ordre de discontinuer le service, la Commission peut allouer un subside aux chemins de fer qui fonctionnent jusqu'à 80 p. 100 de la perte comme il est déterminé dans leurs formules. Aucun subside n'a été accordé jusqu'à maintenant.

M. Marshall: Quand cela est-il entré en vigueur?

M. MacMillan: En 1967.

M. Marshall: Ainsi c'était en vigueur lorsque le service de chemin de fer de passagers a été discontinué dans la province de Terre-Neuve?

M. MacMillan: Oui.

M. Marshall: J'ai remarqué que vous avez indiqué jour pour jour qu'il y a eu une perte de \$400,000. Vous attendiez-vous à cela dans les premières années d'exploitation?

M. MacMillan: Je crois que c'était anticipé que de dire qu'il y aurait probablement une perte dans le service d'autobus. Nous n'avons pas anticipé l'ordre d'importance.

[Texte]

Mr. Marshall: The thinking today in the minds of all the experts is about pollution, and the train versus the automobile and the train versus the airplane, and we are talking about casualties. We are going to be looking for more land for cars. With our technological advances, are we not making the wrong moves? Will we not make a complete circle eventually and get back to realizing that train services should be the basic transportation system in Canada?

Mr. MacMillan: That could well be. If we are talking about the theoretical opportunity to move masses of humanity, I think this can be done much more intelligently by rail, as we know it now, than it can by highway because of the capabilities of the rail transportation system to handle many more people than can be normally accommodated in automobiles. I do not think there is any doubt about that. The basic problem is that the public, although perhaps recognizing that as individuals, choose the mode of transportation that best suits their own convenience. The majority of people choose automobiles.

● 1700

Mr. Marshall: Are you convinced now that the rail passenger service should have remained in Newfoundland?

Mr. MacMillan: No, I am not; not as it was then being operated.

Mr. Marshall: I think I will pass for now and ask Mr. Pickersgill when he comes.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. MacMillan, a great individual called Cyrus Eaton, a Nova Scotia-born Cleveland industrialist, said not too long ago that,

„Canada is making a great mistake in allowing the railways to phase out services and lines.

Mr. Eaton, Chairman of the Chesapeake and Ohio railroad company, said that 'Canada has no more important and necessary institutions than its railways.'"

I presume you subscribe to Mr. Eaton's observations.

Mr. MacMillan: I agree with the statement.

Mr. Skoberg: When we look at the most recent announcement by the Minister of Transport—and I know you are not going to get into a conflict with the Minister—it sort of makes me wonder when we talk about putting air service into effect late in 1972 between here and Montreal with daytime flights scheduled every 15 minutes and even more frequently during peak hours, which will only handle I believe 15 passengers per trip. This is an article from the *Ottawa Citizen* of Friday, May 14.

At the same time, we pick up another recent newspaper that says, "German railways to outrun airbus". It says that:

[Interprétation]

M. Marshall: Tous les experts pensent aujourd'hui à la pollution par le train par rapport à l'automobile et le train par rapport à l'avion et nous parlons d'accident. Avec nos mouvements technologiques, ne faisons nous pas de faux mouvements? Nous ne ferons pas un cercle complet et retourner pour constater que les services ferroviaires pourraient être le principal système de transport au Canada? Nous allons chercher plus de terre disponible pour les routes.

M. MacMillan: Cela serait très bien. Si nous parlons de l'opportunité théorique de déplacer les masses de l'humanité, je crois que cela peut être fait plus intelligemment par voie ferroviaire, comme nous le savons maintenant, que par l'autoroute grâce aux possibilités du système de transport ferroviaire pourra contenir plus de gens que les automobiles. Je ne pense pas qu'il y ait de doute là-dessus. Le problème fondamental, c'est que le public, ou bien que l'admettant peut-être en tant qu'individu, choisit le mauvais transport qui lui convient le mieux. La plupart des gens choisissent l'automobile.

M. Marshall: Êtes-vous maintenant convaincu qu'il aurait fallu maintenir le train de passagers en service à Terre-Neuve?

M. MacMillan: Non, je ne le suis pas, pas de la façon dont il était alors exploité.

M. Marshall: Je pense que je passerai outre, pour le moment, et demanderai à M. Pickersgill lorsqu'il viendra.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur MacMillan, un personnage éminent, un industriel de Cleveland, M. Cyrus Eaton, né en Nouvelle-Écosse, disait il n'y a pas très longtemps que:

Le Canada commet une grande erreur en permettant que les chemins de fer abandonnent graduellement le service et les lignes ferroviaires.

M. Eaton, président de la *Chesapeake and Ohio Railroad Company*, a dit que le Canada n'avait pas d'institution plus importante et nécessaire que les chemins de fer.

Je suppose que vous souscrivez aux observations de M. Eaton.

M. MacMillan: Je suis d'accord avec la déclaration.

M. Skoberg: Lorsque l'on considère la toute dernière déclaration du ministre des Transports, et je sais que vous n'entrerez pas en conflit avec le ministre, cela me fait songer, lorsqu'il est question de créer un service aérien, à la fin de 1972, entre ici et Montréal, et des envolées quotidiennes à toutes les quinze minutes et même plus souvent aux heures de pointe, qui ne transporteront que quinze passagers par voyage. C'est un article du *Ottawa Citizen* de vendredi le 14 mai.

En même temps, selon un autre journal récent, «Chemin de fer allemand pour dépasser les aérobuses»:

La première partie du programme établissant quatre routes pour relier les principales villes de

[Text]

The first part of the plan establishing four routes to link major West German cities will be opened later this year and will offer train passengers a faster journey than the airbus at distances up to 300 miles.

The thing that bothers me somewhat is the millions of dollars that Canadians seem to be prepared to spend on a so-called STOL link to Montreal by 1972 when we have the rail lines running out of Ottawa quite capable of handling the traffic on any type of service that the people may desire. Can you indicate—and of course this will be a personal opinion again—does it seem fair to you that we are prepared, as taxpayers, to spend millions and millions of dollars in air links, whether they pay their way or not—with the added pollution problem—while still having already existing rail links not being used to their capacity whatsoever?

Mr. MacMillan: Mr. Skoberg, I could only answer that by asking your indulgence and understanding that I do not think it is appropriate for me to comment on a statement of that nature by the Minister of Transport.

Mr. Skoberg: True. But you made the observation that the rail lines could be used to some greater degree. They are being used practically to no degree right now as far as rail passenger traffic is concerned.

Mr. MacMillan: I said a moment ago, and I believe it to be a fact, that the most economical and efficient way to move people over short distances is by rail, and so far as we know it is.

Mr. Skoberg: From the tests that you have now of the new rail car that you have been referring to here in the last two days you have been before us, do you think this will be a similar situation to the one I am referring to of the German railways?

Mr. MacMillan: I think that is what they are doing, yes.

Mr. Skoberg: To try and provide a service that would be fair and reasonable to the travelling public.

Mr. MacMillan: Yes. The European railways have an advantage over the North American railways, and I am sure you know of this. The railways have been there a very long time and they frequently run through peopled areas, and the country is more densely populated, by and large. Therefore, they do not have anything like the number of level crossings that we have in Canada or in North America itself. As a consequence, their high speed capability can be exploited more than ours can. This is something that Canada will have with the passage of time because each year there are numbers of grades being separated, and in each instance it reduces the accident hazard and permits the railway to do the job better.

Mr. Skoberg: Not too long ago, Mr. MacMillan, I asked a question in the House of the Minister of Transport. It had to do with the Canadian Pacific providing service to Canadians travelling back and forth across the country this summer. The same thing could probably apply to the

[Interpretation]

l'Allemagne de l'Ouest seront ouvertes cette année et offriront un service de train de passagers plus rapide que les autobus sur une distance allant jusqu'à 300 milles.

Ce qui me préoccupe quelque peu, ce sont les millions de dollars que les Canadiens semblent prêts à dépenser pour un service qui relierait Montréal vers 1972 tandis qu'il y a des voies ferrées à l'extérieur d'Ottawa qui pourraient être utilisées pour tout genre de service que la population peut souhaiter. Pouvez-vous indiquer, et bien entendu ce sera encore une fois une opinion personnelle, vous semble-t-il juste que nous soyons prêts, en tant que contribuables, de dépenser des millions et des millions de dollars pour des lignes aériennes, qu'elles soient rentables ou non, avec, en plus, le problème de la pollution, tandis qu'il y a des services de chemin de fer qui ne sont pas utilisés à leur plein rendement?

M. MacMillan: Monsieur Skoberg, je ne pourrais répondre à cette question qu'en vous demandant votre indulgence et votre compréhension. Je ne pense pas qu'il convienne que je fasse des observations sur une déclaration de cette nature faite par le ministre des Transports.

M. Skoberg: C'est vrai. Mais vous avez dit que la ligne ferroviaire pourrait être utilisée par une grande mesure. On ne les utilise presque pas actuellement, dans la mesure où les services de trains de passagers sont concernés.

M. MacMillan: J'ai dit il y a un moment, et je crois que c'est un fait, le moyen de transport le plus économique et le plus efficace sur une courte distance, ce sont les chemins de fer.

M. Skoberg: Selon les études que vous avez faites du nouvel autorail, croyez-vous que ce serait une situation semblable à celle dont j'ai parlé à propos des chemins de fer allemands?

M. MacMillan: Je pense que c'est ce qu'ils font, oui.

M. Skoberg: D'essayer de fournir un service qui serait convenable et raisonnable au public voyageur.

M. MacMillan: Oui. Les chemins de fer européens ont un avantage sur ceux de l'Amérique du Nord, et je suis certain que vous le savez. Ils sont en service depuis longtemps et traversent des régions peuplées, et la population du pays est beaucoup plus dense. Il n'y a donc pas le même nombre de passages à niveau qu'au Canada ou qu'en Amérique du Nord comme tel. Par conséquent, leur grande rapidité peut être exploitée davantage que les nôtres. C'est quelque chose que le Canada aura au cours des années, car il y a un certain nombre de grades qui sont séparés chaque année et, dans chaque cas, cela réduit les dangers d'accidents et assure un meilleur service.

M. Skoberg: Il n'y a pas très longtemps à la Chambre, monsieur MacMillan, j'ai posé une question au ministre des Transports. Cette question concernait le service que le Canadien Pacifique offre aux Canadiens qui voyagent dans tout le pays au cours de cet été. La même chose

[Texte]

Canadian National. In fact, on March 22 one of your trains, No. 60, left Toronto with 528 passengers and 523 seats available. They tried to load another 75 to 100 at Belleville. The conductor could not take them. Then they put them on another train, No. 50, which was overloaded after they got the 75 people on. What do you plan on for this summer to try and move these people? We have many government programs such as the Opportunities for Youth and people will be moving across this system?

Mr. MacMillan: I think I would like to say a word or two about the examples you gave and I have no particular knowledge here. But I anticipate from the figures you used that this must have been through the period of the very heavy snow and the other modes of transport were pretty well bogged down because that is not our normal experience between Montreal and Toronto. This summer we will inaugurate the double supercontinental, one train a day in each direction, one originating in Toronto and one originating in Montreal and running all the way through; in other words the service that was provided last summer.

Mr. Skoberg: The Minister suggested at that time that in his opinion the facilities offered would be commensurate with the traffic.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Skoberg: At the particular time I referred to in March, anybody wanting reservations for the middle of June were three weeks too late according to the information that I obtained at that time. What type of reservation system do you have now?

Mr. MacMillan: Computerized.

Mr. Skoberg: Similar to the airline system?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: Another question, Mr. Chairman, if I may. I know the rationalization plan is coming up. A point that has bothered me somewhat in that particular regard is the observations by the President of the Transport Commission that provision of sleepers and dining car facilities are actually luxuries. How would you operate any type of passenger system across this nation without sleeping cars and dining-car facilities?

Mr. MacMillan: I referred to that this morning indirectly. The passenger service without a sleeping car or without a dining car becomes a totally different service to what we have always enjoyed in this country. This whole question is likely to be one of those which will be aired in the integration hearings which the Board is going to conduct. I frankly do not know how that will work. I do know that there have been trains operated transcontinentally, or partially transcontinentally in North America which were coach trains.

[Interprétation]

pourrait sans doute s'appliquer au National Canadien. Enfin, le 22 mars, un de nos trains, le numéro 60, quittait Toronto avec 528 passagers à bord et ce train ne pouvait recevoir que 523 personnes. A Belleville, ils ont essayé d'en faire monter encore 75 à 100. Le chef mécanicien ne pouvait les recevoir. Ils ont donc fait monter ces 75 personnes sur un autre train, le numéro 50, qui, de ce fait, s'est trouvé surchargé. Comment prévoyez-vous résoudre votre problème cet été? Le Gouvernement a plusieurs programmes dont «perspective-jeunesse» et il y aura donc beaucoup de jeunes qui voyageront sur le réseau.

M. MacMillan: J'aimerais dire quelques mots au sujet des exemples que vous avez apportés, mais je n'ai vraiment pas de connaissance précise à ce sujet. Si je ne m'abuse, les chiffres que vous avez donnés avaient trait à la période des tempêtes de neige à un moment où les autres modes de transport étaient plutôt surchargés de travail. Je vous dis cela parce que d'habitude ce n'est pas ce qui se produit entre Montréal et Toronto. Cet été, nous ferons l'inauguration du double supercontinental, un train par jour dans chaque direction, un venant de Toronto et un de Montréal et qui feront le trajet sans arrêt. En d'autres mots, c'est le même service que nous avons offert l'été passé.

M. Skoberg: Le ministre avait dit qu'à son avis les services offerts seraient proportionnels au trafic.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Skoberg: Lorsque j'ai mentionné la période du mois de mars, toute personne voulant faire des réservations pour le milieu du mois de juin était déjà 3 semaines en retard selon les renseignements dont je disposais à ce moment. Quel système de réservation avez-vous maintenant?

M. MacMillan: Un système de réservation par ordinateur.

M. Skoberg: Semblable au système aérien?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Puis-je poser une autre question, monsieur le président? Je sais que le plan de rationalisation s'en vient. Il y a un point qui m'ennuie quelque peu, et c'est la remarque qu'a faite le président de la Commission des transports. Il a dit que les installations des voitures-restaurants et des voitures-couchettes étaient de luxe. Comment voulez-vous faire fonctionner un système de passagers dans notre pays sans les installations de voitures-couchettes et de voitures-restaurants?

M. MacMillan: J'en ai parlé ce matin, mais indirectement. Un service aux passagers sans voitures-couchettes ou sans voitures-restaurants devient un service complètement différent de ce que nous avons toujours connu dans notre pays. Toute cette question sera sans doute étudiée ou au cours des audiences d'intégration que tiendra le Conseil. Franchement, je ne sais pas ce qui arrivera. Je sais qu'il y a eu des trains qui offraient un service transcontinental en Amérique du Nord, mais il s'agissait de wagons à voyageurs.

[Text]

Most of you have heard of the Santa Fe Railway which operated out of Chicago a train called El Capitan, which was a coach train. But there were feeding facilities on it but that was a supplementary train in addition to the Chief and the Superchief. Presumably, some people for the sake of the economy which it offers would ride that train. Our answer to it has not been that at all but rather to provide day-coach accommodation transcontinentally. Some people ride it and they do have the ability to get food on the train. In some instances these are young people who may start out to ride in the day-coach throughout but who either break the journey en route or try to buy a berth on some nights and use it between point A and point B and then go back into the day-coach. Last Thursday, I described a prototype unit which we have under development. This I described as being a day coach converted into rooms capable of accommodating four members of a family; that being the parents and two little people.

• 1710

It is quite a different type of accommodation to the normal room accommodation but with the basic facilities available, and we think we can sell this at a price which is appreciably lower than the present room accommodation. The advantages of the room for a family with little children of course are that they have more opportunity to look after them during the day and at the same time they can put them to bed when it is convenient at night.

We have done a mock-up of this and we have commenced the construction of one to see, under tests, how it will work, and if it does have some acceptance.

In the eventuality that this unit is acceptable to the travelling public, it is conceivable that we might put together a train which, other than this type of accommodation, has no other sleeping accommodation. But associated with it, in my view, there will always be the necessity of some food service in some form.

Mr. Skoberg: One point here, Mr. MacMillan. Your General Manager of Passenger Sales and Services said that the increases that have been announced for June 1 in sleeping car accommodation were in line with the recent directives of the Canadian Transport Commission that the railways try to reduce the losses on these services. No one seems to give a damn about losses on airlines but as soon as there are losses for the so-called luxury services of sleeping car and dining car services on the railways then they get all hung up on it. The reason that they give for increasing the CNR sleeper fare increases was the directive from the Canadian Transport Commission.

Mr. MacMillan: I am sure you have seen these judgments that they have issued. They have had references in several of them to sleeping accommodation costs and food costs.

Mr. Skoberg: The other point, Mr. MacMillan, is that Mr. James, the Chief of Passenger Services for CP Rail, testified before the Canadian Transport Commission here

[Interpretation]

La plupart d'entre vous ont entendu parler du chemin de fer de Santa Fé qui mettait en service un train à Chicago qui s'appelait El Capitan qui était aussi un wagon à voyageurs. Ce train offrait les services d'un restaurant mais c'était un train supplémentaire, car il y avait aussi le Chef et le Super-chef. Je suppose qu'il y a des gens qui ont voyagé dans ce train pour des raisons d'économie. Nous ne voulons pas offrir cette solution, mais plutôt essayer d'assurer un service transcontinental de wagons à voyageurs de jour. Il y a des gens qui voyagent dans ce train et ils peuvent avoir les services d'un restaurant. Dans certains cas, il s'agit de jeunes personnes qui peuvent commencer leur voyage dans un wagon à voyageurs de jour, mais qui pourraient interrompre leur voyage en route ou essayer d'acheter une couchette pour certaines nuits et l'utiliser entre les points A et B puis continuer leur voyage dans le wagon à voyageurs de jour. Jeudi dernier, je vous ai décrit une idée prototype que nous étudions en ce moment. Selon sa description, c'est une voiture de jour transformée en pièce qui peut loger une famille de 4 personnes; c'est-à-dire les parents et 2 enfants.

C'est une façon assez différente de loger des pièces habituelles, mais les commodités essentielles y sont disponibles et nous croyons pouvoir vendre cela à un meilleur prix que les chambres actuelles. La chambre pour une famille avec enfants à l'avantage de permettre aux parents de s'occuper des enfants durant la journée et, à la fois, de les mettre au lit quand il est temps le soir.

Nous en avons fait une maquette et avons commencé la construction d'unités afin de voir, comment cela va marcher, et si l'unité peut trouver créance.

Si cette unité convenait au public voyageur, il est possible que nous mettions en service un train qui n'aurait pas d'autre couchette que celle de cette unité. Toutefois, à mon avis, il faudra toujours y joindre, sous quelques formes que ce soit, un service alimentaire.

M. Skoberg: Une remarque, monsieur MacMillan, le directeur général de la vente et du service aux passagers a déclaré que les augmentations annoncées pour le premier juin pour les voitures couchettes faisaient suite aux récentes directives de la Commission canadienne du transport voulant que les chemins de fer tentent de réduire les pertes dans ses services. Personne ne se préoccupe des pertes des compagnies aériennes, mais dès qu'il y en a dans les services soit disant de luxe, les voitures couchettes ou les voitures restaurants des chemins de fer, tout le monde s'y accroche. La raison donnée pour justifier l'augmentation dans le service des voitures couchettes de la compagnie des chemins de fer nationaux, c'est la directive de la Commission canadienne du transport.

M. MacMillan: Je suis convaincu que vous avez lu les recommandations qui ont été émises par cet organisme. Certaines d'entre elles faisaient mention des coûts de la nourriture et des coûts des services de couchettes.

M. Skoberg: L'autre remarque, monsieur MacMillan, c'est que M. James, le chef des services de voyageurs du Pacifique Canadien s'est présenté en tant que témoin

[Texte]

a while back that it would be nice for them if the CNR came along with higher fares. Immediately this suggests collusion on the part of anybody reading these articles when you see increases of fares announced for both CP and CN. What type of co-operation is undertaken between the Canadian National and Canadian Pacific when these fares are increased and announcements are made? Is there any competitive spirit left? This is what I am trying to get at.

Mr. MacMillan: The basic answer to that is that our fares remain lower than theirs do. This summer—I can be out a few percentages—they are 10 or 12 per cent, basically, under the CPR corresponding fares. I think that is correct.

Mr. Skoberg: Did you have approaches made by Canadian Pacific, though, to up your fares so that there would be no competition in so far as rail traffic service was concerned?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of that, but if there were, they were not implemented.

Mr. Skoberg: The last question, Mr. Chairman, and a sort of age-old one again. It seems we have trouble trying to find out who actually started the “chicken-and-egg war” on the contracting out of postal contracts to rail lines. It appears that, at one time, the Post Office Department maintained that the railways asked to get out of it. The second time it was the reverse: the railways said that the Post Office served notice that they wanted to get out of it. Do you have any correspondence from the Post Office Department saying that they were going to cancel out the carrying of mail on the normal trains?

Mr. MacMillan: I cannot tell you, Mr. Skoberg; I would have to make inquiries about that. But I do not think we have ever said that we do not want the mail. I would be surprised if we had.

Mr. Skoberg: If you could find that out, perhaps you could sent it to me. Thank you very much.

The Chairman: Shall the CNR Annual Report for 1970 carry?

Some hon. Members: Agreed.

● 1715

The Chairman: Shall the auditor's report on the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1970 carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I want to thank Mr. MacMillan, Mr. Vaughan and all your staff for appearing in front of us.

This Committee is adjourned until Thursday, May 20 at 9.30 a.m.

One word from Mr. MacMillan.

[Interprétation]

devant la Commission canadienne du transport il y a quelque temps et a déclaré qu'il leur plairait pour la compagnie des chemins de fer nationaux d'augmenter également ses tarifs. Quiconque lit des articles traitant de l'augmentation des tarifs du C.P. et du C.N. conclut immédiatement qu'il y a eu collision. Quel genre de collaboration est entrepris entre les chemins de fer nationaux et le Pacifique Canadien quand ses tarifs sont augmentés et que ses augmentations sont annoncées? Reste-t-il encore un certain esprit de concurrence? C'est là où je veux en venir.

M. MacMillan: La réponse à cela est, essentiellement, que nos tarifs demeurent moins élevés que les leurs. Cette été, nos tarifs sont de 10 à 15 p. 100 inférieurs à ceux du Pacifique Canadien—je peux me tromper quelque peu—je crois que cela est exact, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Le Pacifique Canadien vous a-t-il abordé, toutefois, pour que vous augmentiez vos tarifs, de manière à éliminer toute concurrence pour ce qui est du service du trafic ferroviaire?

M. MacMillan: Je ne sais rien là-dessus, mais s'il y en a eu, ils n'ont pas été mis en œuvre.

M. Skoberg: La dernière question, monsieur le président, est une question encore assez ancienne. Il me semble que nous ayons des difficultés à essayer de trouver qui, de fait, a commencé la discussion pour savoir l'origine des contrats postaux aux voies ferroviaires. Il semble qu'à un certain moment donné, le ministère des Postes ait soutenu que les chemins de fer avaient demandé de s'en défaire. Dans un deuxième temps, ce fut le contraire. Les chemins de fer ont déclaré pareil que les postes leur avaient signé un arrêt selon lesquels ils demandaient de s'en départir. Y a-t-il une correspondance avec le ministère des Postes ayant trait à l'annulation de la part du ministère du Transport du Courrier par les trains normaux?

M. MacMillan: Je ne saurais vous dire, monsieur Skoberg; il faudrait d'abord que je fasse des démarches. Toutefois, je ne crois pas que nous ayons jamais dit que nous ne voulions pas de la poste. J'en serais fort surpris.

M. Skoberg: Si vous pouviez trouver cela, peut-être auriez-vous l'obligeance de m'en faire part. Merci beaucoup.

Le président: Un rapport annuel des chemins de fer nationaux pour 1970 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le rapport de l'Auditeur sur les chemins de fer nationaux pour l'année se terminant le 31 décembre 1970 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Je désire remercier monsieur MacMillan, monsieur Vaughan et tout leur personnel pour leur présence ici.

Le Comité est ajourné jusqu'au jeudi 20 mai à 9 heures et demie a.m.

Un mot de monsieur MacMillan.

[Text]

Mr. MacMillan: Mr. Chairman, this may interest you, but I have just been handed a note—and I told you during the course of our hearings that we were busy refurbishing some of our passenger equipment—to the effect that some of these dining cars and coaches will be going into service early in June. We have planned to bring them to Ottawa on May 31 and, if you would care to take a look at them, then I have great pleasure in cordially inviting you to do that. Mr. Walter Smith will be pleased to give you the actual time and dates, and so on and so forth.

The Chairman: Thank you.

[Interpretation]

M. MacMillan: Monsieur le président, ceci peut vous intéresser, je viens de recevoir un avis—et je vous ai dit au cours de vos auditions que nous étions occupés à remeubler une partie de notre équipement pour voyageurs—selon lequel certaines de nos voitures-restaurants et de nos voitures seront mises en service au début de juin. Nous prévoyons les envoyer à Ottawa le 31 mai et s'il vous plaît de venir les visiter, j'ai le grand plaisir de vous y inviter. Monsieur Walter Smith se fera un plaisir de vous fixer la date et l'heure exacte et le reste.

Le président: Merci.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, May 20, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 12

Le jeudi 20 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport And Communications

Transport et des communications

RESPECTING:

Bill S-12, An Act respecting
Central-Del Rio Oils Limited

CONCERNANT:

Le Bill S-12, Loi concernant la
Central-Del Rio Oils Limited

INCLUDING:

The Fourth and Fifth Reports
to the House

Y COMPRIS:

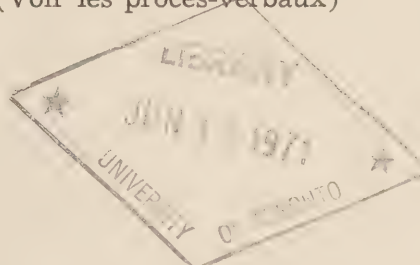
Les quatrième et cinquième rapports
à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Benjamin	Harries
Corriveau	Horner
Deachman	Howe
Godin	Major
Guay (<i>St. Boniface</i>)	McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McNulty	Thomas (<i>Maisonneuve</i>)
Portelance	Thomas (<i>Moncton</i>)
Ritchie	Trudel—(20).
Skoberg	
Southam	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Breau replaced Mr. Noël on May 19, 1971.

Messrs. Harries, Corriveau, Portelance, Thomas (*Maisonneuve*), Guay (*St. Boniface*), Major replaced Messrs. Rock, Smith (*Saint-Jean*), Rochon, Duquet, Breau, Forget on May 20, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
M. Breau remplace M. Noël le 19 mai 1971.

MM. Harries, Corriveau, Portelance, Thomas (*Maisonneuve*), Guay (*St. Boniface*), Major remplacent MM. Rock, Smith (*Saint-Jean*), Rochon, Duquet, Breau, Forget le 20 mai 1971.

REPORTS TO THE HOUSE

Thursday, May 20, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Friday May 7, 1971, your Committee has considered the following:

The Canadian National Railways Annual Report, 1970;

The Auditor's Report on the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1970.

Your Committee commends the above reports to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 10 and 11*) is tabled.

Thursday, May 20, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, May 13, 1971, your Committee has considered Bill S-12, An Act respecting Central-Del Rio Oils Limited, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 12*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le jeudi 20 mai 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 7 mai 1971, le Comité a étudié:

Le rapport annuel de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada;

Le rapport de l'auditeur sur les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1970.

Le Comité recommande ces rapports à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n° 10 et 11*) est déposé.

Le jeudi 20 mai 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 13 mai 1971, le Comité a étudié le Bill S-12, Loi concernant la Central-Del Rio Oils Limited, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 12*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

H.-Pit Lessard

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 20, 1971
(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:12 a.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Corriveau, Deachman, Guay (*Saint-Boniface*), Harries, Howe, Lessard (*LaSalle*), Major, McNulty, Portelance, Ritchie, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. Morison and Rock, M.P.'s.

Sponsor: Mr. H. Harries, M.P.

Parliamentary Agent: Mr. David Alexandor.

Witnesses: From *Central-Del Rio Oils Limited*: Mr. John Taylor, President; Mr. A. B. Beaven, Secretary

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, May 13, 1971, the Committee had for consideration Bill S-12, An Act respecting Central-Del Rio Oils Limited.

The Chairman introduced the Sponsor, the Parliamentary Agent and the Witnesses. Messrs. Harries and Alexandor made introductory statements.

The Chairman called Clause 1 and Members questioned the Witnesses.

Clause 1 carried.

The Committee agreed to file the following documents as *Exhibits*:

Central-Del Rio Oils Limited 24th Annual Report 1970.

Central-Del Rio Oils Limited Interim Report First Quarter 1971.

(See *Exhibit T.C.1*)

Clauses 2 to 7 were called and carried.

The Preamble, Title, and the Bill were carried.

The Chairman was instructed to report the Bill, without amendment.

At 10:50 a.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 20 mai 1971
(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 12. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Corriveau, Deachman, Guay (*Saint-Boniface*), Harries, Howe, Lessard (*LaSalle*), Major, McNulty, Portelance, Ritchie, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. Morison et Rock.

Parrain: M. H. Harries, député.

Agent parlementaire: M. David Alexandor.

Témoins: De la *Société Central-Del Rio Oils Limitée*: MM. John Taylor, président et A. B. Beaven, secrétaire.

Conformément à l'Ordre de renvoi du Jeudi 13 mai 1971, le Comité étudie le Bill S-12, Loi concernant la Central-Del Rio Oils Limited.

Le président présente le parrain, l'agent et les témoins. MM. Harries et Alexandor font des déclarations.

Le président met en délibération l'article 1 et les témoins répondent aux questions des députés.

L'article 1 est adopté.

Le Comité convient de fournir les documents suivants comme *pièces*:

Le 24^e rapport annuel de 1970 de la Central-Del Rio Oils limited.

Le rapport intérimaire du premier trimestre de 1971 de la Central-Del Rio Oils Limited.

(Voir *pièce T.C.1*)

Les articles 2 à 7 ont été mis en délibération et adoptés.

Le préambule, le titre et le Bill sont adoptés.

On demande au président de faire rapport du bill sans amendement.

A 10 h 50 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 20, 1971

[Texte]

● 1010

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum.

We have for study this morning, Bill S-12. This bill is an act respecting Central-Del Rio Oils Limited. The sponsor of the bill is Mr. H. Harries. Mr. Harries, would you come forward, please?

The sponsor will introduce the Parliamentary Agent, Mr. David Alexandor. We have with us also Mr. R. D. Viets, Acting Director for the Corporations Branch, Department of Consumer and Corporate Affairs; Mr. John Taylor, President of the company and Mr. A. B. Beaven, Secretary of the company.

Mr. Harries you would like to make a little resumé of the bill.

Mr. Hu Harries (Liberal member of Parliament, Edmonton-Strathcona): Mr. Chairman, when I introduced the bill I summarized its purport in almost the same words as were used in the Senate. I see no need to repeat that, I am sure all the members of the Committee are familiar with it and basically the purpose is one of housekeeping and to make this corporation subject to the Canada Corporations Act. I think it is clearly to the advantage of the House to have such a change. Mr. Alexandor will outline in brief detail the substance and, of course, Mr. Taylor and Mr. Beaven are here to give you any information you require.

Mr. Major: May I ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Major.

● 1015

Mr. Major: As you know, I am new on this and I am not aware of what went on before, but I suspect this was a provincially incorporated company and it is asking for a federal charter.

Mr. Harries: Yes, that is correct.

Mr. Major: In effect that is about the size of it.

Mr. Harries: Yes, sir.

Mr. Major: Thank you.

The Chairman: As a matter of fact I might just as well tell you, this bill has been through the Senate, it has been referred to the Committee and it has had second reading in the House. Carry on Mr. Harries.

Mr. Harries: I think, if I may, Mr. Chairman, those are the only remarks I would make. Mr. Alexandor might be

23653—2½

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 mai 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons quorum.

Nous avons à l'étude ce matin, le projet de loi S-12. Il s'agit d'une loi concernant la *Central-Del Rio Oils Limited*. Le parrain de ce projet de loi est M. Harries. Monsieur Harries, voudriez-vous venir vous asseoir à mes côtés?

Le parrain du projet de loi présentera l'agent parlementaire, M. David Alexandor. Nous avons parmi nous ce matin M. R. D. Viets, Directeur intérimaire de la direction des Corporations, ministère de la Consommation et des Corporations; M. John Taylor, président de la compagnie et M. A. B. Beaven, secrétaire de la compagnie.

Monsieur Harries, aimeriez-vous présenter un bref résumé du projet de loi.

M. Hu Harries (Député libéral d'Edmonton-Strathcona): Monsieur le président, lorsque j'ai présenté ce projet de loi j'ai résumé son objectif avec à peu près les mêmes mots qui avaient été utilisés devant le Sénat. Je ne crois pas nécessaire de répéter un tel résumé car je suis certain que tous les membres du Comité sont au courant de cela et savent que fondamentalement l'objectif de ce projet de loi touche au domaine de l'administration interne et vise à permettre à cette corporation d'être assujettie à la Loi sur les corporations canadiennes. Je crois qu'il est vraiment à l'avantage de la Chambre d'effectuer un tel changement. M. Alexandor fournira certains détails touchant l'essence même du projet de loi et, bien entendu, MM. Taylor et Beaven sont ici pour répondre pour vous fournir tous les renseignements que vous aimeriez avoir.

M. Major: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Major.

M. Major: Comme vous le savez, je ne suis pas au courant de ce projet de loi mais je crois qu'il s'agit de constituer en corporation aux termes d'une législation provinciale et qui demande une charte fédérale.

M. Harries: Oui, c'est exact.

M. Major: C'est à peu près ce qu'il y a dans ce projet de loi.

M. Harries: Oui, monsieur.

M. Major: Merci.

Le président: De fait, je pourrais peut-être vous dire que ce projet de loi a été adopté par le Sénat, il a été présenté à ce Comité et il a passé la deuxième lecture devant la Chambre. Veuillez poursuivre, monsieur Harries.

M. Harries: C'était là, monsieur le président, le commentaire que je voulais faire. M. Alexandor aura certai-

[Text]

kind enough to make a comment or two with your permission.

The Chairman: Mr. Alexandor.

Mr. D. Alexandor (Parliamentary Agent): Mr. Chairman, very briefly I will attempt to summarize in just a few sentences the intent and nature of the bill.

Central-Del Rio Oils Limited is a company incorporated under the laws of the Province of Alberta. Canadian Pacific Oil and Gas Limited is a wholly-owned subsidiary of that company and the last mentioned company is a company incorporated under the laws of Canada. Both companies are in the same field, namely, the exploration and production of oil and gas, their operations at the present time are substantially integrated and it is desired for the purposes of efficiency to amalgamate the two companies.

Under the Alberta legislation, an Alberta company may, subject to the approval of its shareholders and with the consent of the Minister of Consumer and Corporate Affairs, apply to have its charter in effect continued as a company incorporated under the Canada Corporations Act. There is no such corresponding provision in the federal legislation and the purpose of this bill is to enable the Minister of Consumer and Corporate Affairs to grant letters patent to Central-Del Rio Oils Limited continuing it as a company under the Canada Corporations Act.

Section 128A. of Canada Corporations Act says in effect that any companies to which that particular act applies may amalgamate and continue as one company. As indicated, the purpose of this bill would be to enable Central-Del Rio Oils Limited to be in a position whereby the Canada Corporations Act applies to it. If the bill is passed then, subject to the approval of the shareholders of Central-Del Rio Oils Limited, the company will make application to the Minister of Consumer and Corporate Affairs to continue it as a company to which the Canada Corporations Act applies and thereafter it will apply again, subject to the approval of the shareholders, for letters patent of amalgamation to unify the administrative structures of the company and its wholly-owned subsidiary.

The last provision in the bill is designed to obviate the necessity for two separate shareholders' meetings of Central-Del Rio Oils Limited. The first one would be to approve the application to the Minister for letters patent continuing the company as a company under the Canada Corporations Act. The second one would be, but for this bill, a shareholders' meeting to seek approval of the amalgamation agreement itself. So, it says in effect that the amalgamation agreement adopted by the shareholders of the company at a meeting at which an application is approved to continue the company as a company incorporated under the Canada Corporations Act shall be deemed to be an amalgamation agreement for the purposes of Section 128A of the Canada Corporations Act.

[Interpretation]

nement l'amabilité de présenter quelques commentaires avec votre permission.

Le président: Monsieur Alexandor.

M. D. Alexandor (Agent parlementaire): Monsieur le président, je vais essayer de résumer très brièvement, en quelques phrases seulement la nature et l'objectif de ce projet de loi.

La *Central-Del Rio Oils Limited* est une société constituée en corporation en vertu de la législation de l'Alberta. La *Canadian Pacific Oil and Gas Limited* est une subsidiaire, propriété exclusive de cette compagnie et cette dernière est constituée en corporation sous le régime des lois du Parlement du Canada. Les deux sociétés œuvrent dans le même domaine, c'est-à-dire, l'exploration et la production de pétrole et de gaz et leurs exploitations jusqu'à présent sont passablement fusionnées et l'on souhaite pour augmenter l'efficacité fusionner les deux compagnies.

Aux termes de la législation de l'Alberta, une compagnie de l'Alberta, une société de l'Alberta peut, avec l'autorisation de ses actionnaires et le consentement du ministre de la Consommation et des Corporations, présenter une demande pour poursuivre sa charte à titre de compagnie constituée en corporation en vertu de la Loi sur les Corporations canadiennes. Il n'y a pas de modalité correspondante dans la législation fédérale et l'objectif de ce projet de loi est de permettre au ministre de la Consommation et des Corporations d'accorder les lettres patentes à la *Central-Del Rio Oils Limited* lui permettant de continuer ses opérations à titre de compagnie constituée en corporation aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes.

L'article 128 A de la Loi sur les corporations canadiennes porte, de fait, que toute société assujettie à cette loi peut se fusionner et poursuivre ses opérations en tant que compagnie unique. Comme je l'ai mentionné, l'objectif de cette loi permettrait à la *Central-Del Rio Oils Limited* de devenir assujettie à la Loi sur les corporations canadiennes. Si le projet de loi est adopté, alors, avec l'autorisation des actionnaires de la *Central-Del Rio Oils Limited*, la société ferait une demande au ministre de la Consommation et des Corporations, pour poursuivre ses opérations en tant que société assujettie à la Loi sur les corporations canadiennes et par la suite présenterait une nouvelle demande qui, encore une fois est assujettie à l'autorisation des actionnaires, pour l'obtention de lettres patentes permettant la fusion qui unifierait les structures administratives de la société et de la société subsidiaire qu'elle possède.

La dernière modalité du projet de loi a été conçue pour éliminer la nécessité de tenir deux réunions générales des actionnaires de la *Central-Del Rio Oils Limited*. La première réunion générale aurait pour but d'approuver la demande au ministre pour des lettres patentes permettant à la société de poursuivre ses opérations à titre de société constituée en corporation aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes. La deuxième réunion serait nécessaire s'il n'y avait pas ce projet de loi, pour obtenir l'autorisation des actionnaires pour la signature de l'entente de fusion comme telle. Cette modalité porte donc une convention de fusion adoptée par les actionnaires de la Compagnie à une assemblée au cours de laquelle sera approuvée une demande de conversion de la Compagnie

[Texte]

That is basically the outline of the bill and, as Mr. Harries mentioned, he outlined the bill in greater detail. It is basically an internal administrative procedure in the interests of efficiency in operating the company. Mr. Taylor, Mr. Beaven or myself will be pleased to answer any questions which the members might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Alexandor. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Is it the intention of the people representing the company to enlarge their operation outside the field that they are presently operating in?

Mr. Alexandor: Perhaps I could ask Mr. Beaven to answer this question.

The Chairman: Mr. Beaven.

Mr. A. B. Beaven (Secretary, Central-Del Rio Oils Limited): Mr. Chairman, are you speaking of the aerial extent of our operations or are you getting into different fields of endeavour?

Mr. Trudel: No, no. Possibly looking for other deposits offshore by being incorporated under Canadian laws rather than the provincial laws. Would this be your main purpose?

Mr. Beaven: No. I think I can say that is not our serious purpose in this legislation. I believe we are now licensed to carry on business in eight provinces out of the ten, and the scope of our operations is not a material part of this application.

Mr. Trudel: Perhaps I may ask another question, Mr. Chairman. Mr. Alexandor, I believe you mentioned Canadian Pacific Oil and Gas. Did you mention that?

Mr. Alexandor: Yes.

Mr. Trudel: Is this not a federally-incorporated company?

Mr. Alexandor: Yes, it is.

Mr. Trudel: And there has been an amalgamation of the two companies.

Mr. Alexandor: No. It is proposed to amalgamate the two companies. It is not possible to amalgamate the two companies under the federal jurisdiction without this bill.

Mr. Trudel: The only other question that I have at the present time, Mr. Chairman, has to do with pollution. Do you feel that by becoming a federally-incorporated com-

[Interprétation]

en compagnie constituée en corporation en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes sera censée être une convention de fusion aux fins de l'article 128 A de la Loi sur les corporations canadiennes.

• 1020

Voilà donc fondamentalement l'objectif du projet de loi et comme M. Harries l'a mentionné, il a déjà expliqué en détail ce projet de loi. Il s'agit fondamentalement d'une procédure d'administration interne dont l'objectif est d'augmenter l'efficacité des opérations de la Compagnie. M. Taylor, M. Beaven ou moi-même serons heureux de répondre à toute question que les membres du Comité aimeraient poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Alexandor. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Les représentants de la Compagnie peuvent-ils nous dire s'ils ont l'intention d'élargir leur champ d'opération à l'extérieur des domaines qu'ils touchent présentement?

M. Alexandor: Je pourrais peut-être demander à M. Beaven de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Beaven.

M. A. B. Beaven (secrétaire, Central-Del Rio Oils Limited): Monsieur le président, est-ce que vous parlez de l'expansion géographique de nos opérations ou si vous voulez parler d'entrer dans de nouveaux domaines d'accomplissement?

M. Trudel: Non, non. Possiblement la recherche pour d'autres dépôts hors le littoral en étant constituée en corporation aux termes de la législation canadienne plutôt que de la législation provinciale. Serait-ce là votre objectif principal?

M. Beaven: Non. Je crois pouvoir déclarer que ce n'est pas là notre objectif premier dans le cas de ce projet de loi. Je crois que nous avons présentement les permis nécessaires pour mener des affaires dans huit provinces sur dix et l'envergure de nos opérations n'est vraiment pas en cause dans cette demande.

M. Trudel: Je pourrais peut-être poser une autre question, monsieur le président. Monsieur Alexandor, je crois que vous avez fait mention de la Canadian Pacific Oil and Gas. Ai-je raison?

M. Alexandor: Oui.

M. Trudel: Ne s'agit-il pas là d'une compagnie constituée en corporation aux termes de la législation fédérale?

M. Alexandor: Oui, c'est exact.

M. Trudel: Et il y a eu une fusion des deux compagnies.

M. Alexandor: Non. Il y a un projet de fusion des deux compagnies. Il n'est pas possible de fusionner les deux compagnies aux termes de la juridiction fédérale sans l'adoption de ce projet de loi.

M. Trudel: La seule autre question que j'aurais à poser présentement, monsieur le président, a trait à la pollution. Croyez-vous qu'en devenant constituée en corpora-

[Text]

pany this will place some financial difficulties as to pollution controls with your various companies if they become amalgamated?

Mr. John Taylor (President, Central-Del Rio Oils Limited): No, we do not think that.

Mr. Trudel: That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I wonder if you could break down the ownership of Central-Del Rio and Canadian Pacific Oil and Gas as to foreign ownership and Canadian ownership?

Mr. Beaven: Mr. Chairman, I have some figures here. Central-Del Rio Oils Limited is controlled to the extent of 89.27 per cent by Canadian Pacific Investments Limited, which in turn is a subsidiary of the Canadian Pacific Railway Company. Our shareholdings are divided as follows. This was at December 11, 1970, and there has been no significant change. We had a total of 8,374 shareholders, of which approximately 7,200 were corporations and individuals resident in Canada holding in the aggregate just about 30 million shares out of an issue of about 30.5 million. We had 999 shareholders who were individuals and corporations resident in the United States holding in the aggregate 390,000 shares. This is out of 30 million shares. The remaining 128 shareholders were individuals and corporations residing outside of Canada and the United States and holding in the aggregate 319,000 shares. So, of the just over 30 million shares which are issued and outstanding, 29,800,000 are held by residents of Canada.

Mr. Skoberg: Further on that figure, you mentioned the numbers of shares held outside of Canada and the United States. Where will these shares be located?

Mr. Beaven: They are scattered. We have some shareholders in the West Indies and we have some shareholders in Europe. We even have one shareholder in Hong Kong. There are 128 of them and they are virtually scattered all over the world.

Mr. Skoberg: They are not former Canadian citizens, are they?

Mr. Beaven: Possibly some of them are. We get the odd shareholder who may be in the Canadian Armed Forces, for example.

Mr. Skoberg: I am thinking specifically of Canadians who have taken out citizenship to go to another country for specific tax evasion reasons.

Mr. Beaven: I have no way of knowing.

● 1025

Mr. Skoberg: Could you very briefly indicate, Mr. Taylor, what relationship you have with Canadian Pacific Investments Ltd., or the Canadian Pacific Oil and Gas?

[Interpretation]

tion aux termes de la législation fédérale cela placera votre compagnie dans une situation financière difficile en ce qui a trait au contrôle de la pollution, compte tenu de vos diverses compagnies si elles se fusionnent?

M. John Taylor (président, Central-Del Rio Oils Limited): Non, nous ne le croyons pas.

M. Trudel: C'est tout ce que je voulais savoir présentement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je me demande si vous pourriez nous présenter une ventilation des actionnaires de la Central-Del Rio et de la Canadian Pacific Oil and Gas en ce qui a trait aux actionnaires étrangers et aux actionnaires canadiens?

M. Beaven: Monsieur le président, j'ai certaines données ici. La Central-Del Rio Oils Limited est contrôlée jusqu'à un pourcentage de 89.27 par la Canadian Pacific Investments Limited, qui est elle-même une subsidiaire de la Canadian Pacific Railway Company. Les actions de notre compagnie se répartissent de la manière suivante: il s'agit là des données au 11 décembre 1970 et il n'y a pas eu de modification importante. Nous avons un total de 8,374 actionnaires parmi lesquels environ 7,200 sont des corporations et des citoyens résidant au Canada et détenant en totalité environ 30 millions d'actions sur un total possible de 30 millions et demi. Nous avons 999 actionnaires qui sont des citoyens et des corporations résidant aux États-Unis et détenant en totalité 390,000 actions. Cela fait partie des 30 millions d'actions. Les autres actionnaires, soit 128, sont des citoyens et des corporations résidant à l'extérieur du Canada et des États-Unis et détenant en totalité 319,000 actions. Donc, à partir des quelque 30 millions d'actions qui ont été délivrées et qui sont en vigueur présentement 29,800 mille actions sont détenues par des résidents du Canada.

M. Skoberg: Vous avez mentionné le nombre d'actions détenues à l'extérieur du Canada et des États-Unis. Où seraient situés ces actionnaires?

M. Beaven: Ils sont répartis un peu partout. Nous avons certains actionnaires dans l'ouest de l'Inde et nous avons certains actionnaires en Europe. Nous avons même un actionnaire situé à Hong Kong. Il y en a 128 et ils sont répartis un peu partout de par le monde.

M. Skoberg: Il ne s'agit pas là d'anciens citoyens canadiens, n'est-ce pas?

M. Beaven: Il est possible que certains le soient. Il nous arrive d'avoir un actionnaire qui est membre des Forces armées canadiennes, par exemple.

M. Skoberg: Je pense précisément aux Canadiens qui ont abandonné leur citoyenneté canadienne pour se rendre dans d'autres pays afin de fuir l'imposition des revenus.

M. Beaven: Nous n'avons aucun moyen de le savoir.

M. Skoberg: Pourriez-vous nous indiquer brièvement, monsieur Taylor, quel rapport vous avez avec la *Canadian Pacific Investment Limited* ou avec la *Canadian*

[Texte]

Do you hold a dual portfolio in so far as Canadian Pacific Investments or Canadian Pacific Oil and Gas are concerned?

Mr. Taylor: No, sir. Canadian Pacific Oil and Gas is a wholly-owned subsidiary of Central-Del Rio Oils Limited. Although the two companies are now integrated as far as operations are concerned, corporate-wise we have the two companies as separate entities, therefore, I hold the office of president of both these companies.

Mr. Skoberg: That is Canadian Pacific Oil and Gas and Central-Del Rio?

Mr. Taylor: That is Canadian Pacific Oil and Gas and Central-Del Rio.

Mr. Skoberg: You have no involvement with Canadian Pacific Investments?

Mr. Taylor: Only as they are a major shareholder in the company.

Mr. Skoberg: As I look at the number of directors on Central-Del Rio, you as President and Chief Executive Officer; Mr. McKinnon, Executive Vice-President; Mr. Mugler, Vice-President and Treasurer, of Calgary; Mr. Sinclair, Vice-President; all the way down to the hon. Duff Roblin from Montreal; Mr. Ross from Lethbridge, I am wondering how many of these directors are involved in Canadian Pacific Investments?

Mr. Taylor: Of the directors we have, the ones involved, as you state, with Canadian Pacific Investments are Mr. Sinclair, Mr. Roblin and Mr. Pickard.

Mr. Skoberg: Mr. Pickard from Calgary, yes.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Skoberg: Mr. Hardy is from where?

Mr. Taylor: He is from Calgary.

Mr. Skoberg: Which branch of the...

Mr. Taylor: Central-Del Rio.

Mr. Skoberg: A few years back, there was considerable discussion as to investment of the Canadian Pacific pension fund money and I believe it was in Central-Del Rio. Could you indicate how much of the Canadian Pacific pension fund money, if any, now is invested in Central-Del Rio?

Mr. Taylor: I am afraid I cannot. I do not know.

Mr. Skoberg: Could you possibly find that information out for the committee?

Mr. Taylor: I think I can tell you that I do not believe there is any.

Mr. Skoberg: I see. This is the company that did have the Canadian Pacific pension fund invested I believe, what four or five years ago?

[Interprétation]

Pacific Oil and Gas? Maintenez-vous un portefeuille double en ce qui a trait à la *Pacific Investment* ou la *Canadian Pacific Oil and Gas*?

M. Taylor: Non, monsieur. La *Canadian Pacific Oil and Gas* est une subsidiaire qui est propriété unique de la *Central-Del Rio Oils Limited*. Bien que les deux sociétés soient maintenant intégrées, du point des opérations, du point de vue de corporation il y a deux sociétés séparées, et c'est pourquoi je détiens le poste de président de ces deux sociétés.

M. Skoberg: C'est-à-dire de la *Canadian Pacific Oil and Gas* et de la *Central-Del Rio*?

M. Taylor: Il s'agit de la *Canadian Pacific Oil and Gas* et de la *Central-Del Rio*.

M. Skoberg: Vous n'avez aucun rapport avec la *Canadian Pacific Investment*?

M. Taylor: Simplement les rapports découlant du fait que cette compagnie est l'un des actionnaires principaux de notre société.

M. Skoberg: Je regarde ici la liste des directeurs de la *Central-Del Rio*, vous-même, au poste de président et de directeur exécutif; M. McKinnon, vice-président exécutif; M. Mugler, vice-président et trésorier, de Calgary; M. Sinclair, vice-président, et je continue la liste jusqu'à l'honorable Duff Roblin de Montréal; M. Ross de Lethbridge, je me demande combien de ces directeurs ont des rapports avec la *Canadian Pacific Investment*?

M. Taylor: Parmi les directeurs que nous avons présentement, ceux qui ont des rapports comme vous le dites, avec la *Canadian Pacific Investment* sont M. Sinclair, M. Roblin et M. Pickard.

M. Skoberg: M. Pickard est de Calgary, oui.

M. Taylor: Oui.

M. Skoberg: Mr. Hardy vient de quel endroit?

M. Taylor: Il est de Calgary.

M. Skoberg: Quelle succursale de la...

M. Taylor: *Central-Del Rio*.

M. Skoberg: Il y a quelques années, il y a eu beaucoup de discussions touchant l'investissement de la caisse de retraite du Pacifique canadien et je crois que la *Central-Del Rio* était en cause. Pourriez-vous nous mentionner combien d'argent de la caisse de retraite du Pacifique canadien est présentement investi dans la société *Central-Del Rio*?

M. Taylor: Je regrette mais je ne peux vous donner de tels renseignements. Je ne le sais pas.

M. Skoberg: Pourriez-vous trouver ces renseignements pour notre Comité?

M. Taylor: Je suis persuadé qu'il n'y a aucun investissement de cette caisse de retraite.

M. Skoberg: Je vois. Il s'agit ici de la société qui avait comme investissement la caisse de retraite du Pacifique canadien, je crois, il y a environ 4 ou 5 ans?

[Text]

Mr. Taylor: Yes, longer than that I think.

Mr. Skoberg: Why would there be no money invested in the company now if it was invested at that time?

Mr. Taylor: I am afraid I cannot tell you the investment policy of the pension fund; all I can say is that at one time they did have an investment in Central-Del Rio, but to my knowledge, and I really do not know exactly, I am fairly sure that they no longer have any investment in the pension fund. The total ownership as far as Canadian Pacific is concerned, is in Canadian Pacific Investments, which has direct ownership or control of Central-Del Rio.

Mr. Skoberg: Can you recollect when that investment of the Canadian Pacific pension fund money was put into Central-Del Rio, the amounts of the shares and what happened in that transaction with the direct involvement of pension fund money?

Mr. Taylor: I am afraid I do not quite understand your question.

Mr. Skoberg: When the Canadian Pacific pension fund money was invested in Central-Del Rio, have you any knowledge or can you remember the cost of shares at that time, the price of shares?

Mr. Taylor: It is quite a few years back. As I recall, the shares were sold at around \$8.70.

Mr. Skoberg: That is when they bought in?

Mr. Taylor: That is what Canadian Pacific Investments paid for them.

Mr. Skoberg: You do not know when Canadian Pacific Investments got out of the investment, if they are out of it in fact, with the pension fund money, what those shares were sold for then?

Mr. Taylor: As I said, the shares were sold by the pension fund to Canadian Pacific Investments. I do not think it was Canadian Pacific Investments in those days; it was to Canadian Pacific Oil and Gas. No, I am not sure of that either; it was sold from the pension fund, as I recall, I have forgotten what the instrument was, but I believe that the price of the shares was the market value at that time which was around \$8.70.

• 1030

Mr. Skoberg: I presume you have a portfolio there, showing the investments and where they were obtained and the likes of that for Central-Del Rio. If you do, possibly you could table that with the Committee, with unanimous consent, and it would not take up any time of the Committee this morning on this question.

Mr. Beaven: Mr. Chairman, you are speaking of investments that have been made by Central-Del Rio or investors in Central-Del Rio?

[Interpretation]

M. Taylor: Oui, il y a plus longtemps que cela, je crois?

M. Skoberg: Pourquoi n'y aurait-il aucun argent de cette caisse investi dans cette société présentement s'il y en avait à ce moment-là?

M. Taylor: Je ne crois pas pouvoir vous parler de la politique d'investissement de la Caisse de retraite, tout ce que je peux vous dire c'est qu'à un moment donné ils ont fait un investissement dans la *Central-Del Rio*, mais à ma connaissance, et je n'en sais vraiment pas plus, je suis à peu près certain que nous n'avons plus d'investissements venant de la Caisse de retraite. La propriété totale en ce qui a trait à la *Canadian Pacific*, relève de la *Canadian Pacific Investments*, qui a propriété directe ou disons le contrôle de la *Central-Del Rio*.

M. Skoberg: Vous souvenez-vous, quand l'investissement de la Caisse de retraite du Pacifique canadien a été fait à la *Central-Del Rio*, le montant des additions et ce qui s'est produit dans cette transaction qui mettait en cause directement les fonds de la Caisse de retraite?

M. Taylor: Je regrette mais je n'ai pas très bien compris votre question.

M. Skoberg: Lorsque la Caisse de retraite du Pacifique canadien a fait un investissement dans la *Central-Del Rio*, avez-vous eu connaissance ou pouvez-vous vous rappeler du coût des actions à ce moment-là, le prix par action?

M. Taylor: Cela remonte à quelques années en arrière. Si je me souviens bien, les actions étaient vendues à environ \$8.70.

M. Skoberg: C'est à ce prix qu'elles ont été achetées?

M. Taylor: C'est le prix versé par la *Canadian Pacific Investment*.

M. Skoberg: Vous ne savez pas quand la *Canadian Pacific Investment* a retiré son investissement s'ils l'ont fait en réalité, avec la Caisse de retraite à quel prix ces actions ont été vendues à ce moment-là?

M. Taylor: Comme je l'ai dit, les actions ont été vendues par la Caisse de retraite à la *Canadian Pacific Investment*. Je ne crois pas qu'il s'agissait à ce moment-là de la *Canadian Pacific Investment*; c'était plutôt la *Canadian Pacific Oil and Gas*. Non, je ne suis même pas certain de cela; ces actions ont été vendues par la Caisse de retraite, si mes souvenirs sont exacts, mais j'ai oublié de quelle manière cela s'est fait, mais je crois que le prix d'élection présentait leur valeur marchande à ce moment-là ce qui se situait à environ 8.70 dollars.

M. Skoberg: J'imagine que vous avez un portefeuille indiquant les investissements et leur source ainsi de suite en ce qui a trait à la *Central-Del Rio*. Si oui, pourriez-vous déposer ce portefeuille auprès du Comité, avec le consentement unanime des membres ainsi nous ne prendrions pas trop le temps du Comité ce matin pour étudier cette question.

M. Beaven: Monsieur le président, vous parlez des investissements qui ont été faits par la *Central-Del Rio* ou des investisseurs à la *Central-Del Rio*?

[Texte]

Mr. Skoberg: Investors in Central-Del Rio.

Mr. Beaven: I can say for a certainty that the CP pension fund is not a shareholder to our knowledge. In other words, there is no indication in our share register that the pension fund has any further interest in our company.

Mr. Skoberg: When did they absolve themselves of that interest? I think that is the question I am trying to get at.

Mr. Beaven: I believe it was about 1965.

Mr. Skoberg: You do not recollect.

Mr. Beaven: This was incidentally, a transaction which we had nothing to do with except through our transfer agent registering the transfer of the shares. We were not involved in the transaction as a company. This was a transaction in our shares which took place outside our walls.

Mr. Skoberg: I think the whole question, Mr. Chairman, is, when Canadian Pacific pension money was invested, how much was invested and what was the price per share at that time and when they absolved themselves of the investment, what return was realized on that original investment.

Mr. Beaven: We just do not have that information, I am afraid. With the greatest respect, this was a transaction between the administrators of the pension fund and a CPR company, whether it was Canadian Pacific Investments or what—the two companies were not merged at this time. The integration we are speaking about here took place in 1969. At the time of the transaction that you are speaking of, the Central-Del Rio Oils Limited was not connected directly with the oil and gas operations of the Canadian Pacific.

Mr. Skoberg: They were more or less in minerals at that time, were they?

Mr. Beaven: It was an exploration and development company which had been started in 1947.

Mr. Skoberg: Could you table with the Chairman or with the Committee, Mr. Taylor, a brochure of your company and your investment portfolio?

Mr. Taylor: Yes, we do not have any investment portfolio.

Mr. Skoberg: You do not have any?

Mr. Taylor: No. Our whole effort is oil and gas exploration and production, but outside of that, we have no appreciable portfolio.

Mr. Skoberg: What about the Annual Report?

Mr. Beaven: Oh, yes, I will be pleased to table an Annual Report, Mr. Chairman, and the first quarter interim report.

[Interprétation]

M. Skoberg: Des investissements qui sont faits dans la Central-Del Rio.

M. Beaven: Je peux vous dire avec certitude que la Caisse de retraite du Pacifique canadien n'est pas un actionnaire, du moins à notre connaissance. En d'autres mots il n'y a aucune indication dans notre registre d'actions à l'effet que la Caisse de retraite maintient tout intérêt à l'intérieur de nouvelles sociétés.

M. Skoberg: Quand se sont-ils départis de cet intérêt? Voilà la question à laquelle j'essaie d'avoir une réponse.

M. Beaven: Je crois que c'était vers l'année 1965.

M. Skoberg: Vous ne vous en souvenez pas?

M. Beaven: Cela était incidemment, une transaction avec laquelle nous n'avions absolument rien à faire car cela se fait par l'entremise de notre courtier qui inscrit le transfert des actions. Nous ne sommes pas en cause dans une transaction comme cela à titre de société. Il s'agit d'une transaction touchant nos actions mais cela se fait à l'extérieur de notre juridiction.

M. Skoberg: Je crois que l'ensemble de la question, monsieur le président, est le suivant: lorsque la Caisse de retraite du Pacifique canadien a fait un investissement, combien d'argent a été investi et quel était le coût par action à ce moment-là et lorsque la Caisse a retiré son investissement, quel profit a-t-elle réalisé à partir de l'investissement original?

M. Beaven: Je regrette mais je n'ai pas ce genre de renseignement. Avec tout le respect que je vous dois, il s'agit d'une transaction entre les administrateurs de la Caisse de retraite et la société Pacifique canadien, à moins que cela eut été avec la Canadian Pacific Investments ou, les deux sociétés n'étaient peut-être pas fusionnées à ce moment-là. L'intégration dont nous parlons ici s'est effectuée en 1969. Au moment de la transaction dont vous parlez, la Central-Del Rio Oils Limited n'avait absolument aucun rapport direct avec les opérations du Pacifique canadien dans le domaine du gaz et de l'huile.

M. Skoberg: Il s'agissait plus ou moins des minéraux à ce moment-là, n'est-ce pas?

M. Beaven: Il s'agissait d'une compagnie d'exploration et de développement qui avait été mise sur pied en 1947.

M. Skoberg: Pourriez-vous déposer auprès du président ou auprès du Comité, M. Taylor, une brochure explicative de votre société et votre portefeuille d'investissement?

M. Taylor: Oui, nous n'avons pas de portefeuille d'investissement.

M. Skoberg: Vous n'en avez pas?

M. Taylor: Non. L'ensemble de nos efforts touche l'exploration et la production d'huile et de gaz mais cela mis à part, nous n'avons aucun portefeuille d'importance.

M. Skoberg: Qu'en est-il de votre rapport annuel?

M. Beaven: Certainement, je serais très heureux de déposer notre rapport annuel, monsieur le président, ainsi que le rapport intérimaire du premier trimestre.

[Text]

Mr. Skoberg: That is fine. I will go to the bottom of the list, Mr. Chairman.

The Chairman: Does the Committee agree that the Annual Report be appended to the Committee's Proceedings? Is it Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 1 agreed to.

On Clause 2—*Share capital*

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I thought there would be other general questions, that is why I said I would go to the bottom of the list. If we look at the subsidiaries, Mr. Chairman, Mr. Taylor, I see under the affiliated company, Minerals Limited, Saskatchewan incorporated owns 20 per cent of minerals underlying approximately 750,000 acres under active exploration in Saskatchewan. Is that the name of the affiliated company, just Minerals Limited? Where is this interest held in Minerals Limited of Saskatchewan.

Mr. Beaven: Our interest in Minerals Limited is a 50 per cent shareholding with another oil and gas company in Calgary. Minerals Limited is a company incorporated in Saskatchewan. It is licensed to carry on business in Alberta and British Columbia.

Mr. Skoberg: You would not have the name of the President of Minerals Limited by any chance? It may ring a bell then.

Mr. Beaven: The current president of Minerals Limited is a gentleman by the name of Peter Abt, who is also the President of an oil company in Calgary.

Mr. Skoberg: I see in the property under the *Financial Post* survey of oil in 1971 that you refer to Arctic oil islands, and I think maybe this is along the lines that Mr. Trudel was referring to. It says here that it does not include companies interested in Panarctic Oils Limited. Would you explain why it chose this...

Mr. Beaven: Again, our interest in Panarctic Oils Limited is a shareholder interest and I believe the publication you have before you is to differentiate between lands and operations actually conducted by the company and operations and lands which are respectfully carried on and held by companies through which we hold an interest by share ownership.

• 1035

Mr. Skoberg: You said there are 1,800,000 gross acres on Vancouver Island on which you hold the mineral titles to that property. Just what type of exploration is carried out or has been carried out on the 1,800,000 acres?

Mr. Taylor: In the past most of that exploration was minerals rather than oil and gas.

[Interprétation]

M. Skoberg: C'est très bien. Je vais vous demander de m'inscrire au bas de votre liste, monsieur le président.

Le président: Est-ce que le Comité est d'accord pour que le rapport annuel soit publié en annexe au procès-verbal du Comité? Tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

L'article 1 est adopté.

A l'article 2—*Capital-actions*

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je croyais qu'il y aurait d'autres questions d'ordre général, c'est pourquoi je vous ai demandé de m'inscrire au bas de votre liste. Si nous regardons le nom des autres subsidiaires, monsieur le président, monsieur Taylor, je vois sous l'en-tête des sociétés affiliées, que la Minerals Limited, Saskatchewan Incorporated possède 20 p. 100 des minéraux reposant dans environ 750 mille acres faisant l'objet d'exploration active en Saskatchewan. C'est ce qu'il a dit non de cette société affiliée, uniquement Minerals Limited? Comment cet intérêt est-il détenu dans la Minerals Limited de la Saskatchewan?

M. Beaven: Vos intérêts dans la Minerals Limited représente 50 p. 100 des actions détenu avec une autre société de produits pétroliers à Calgary. Minerals Limited est une société constituée en corporation en Saskatchewan. Elle a les permis nécessaires pour mener des affaires en Alberta et en Colombie-Britannique.

M. Skoberg: Vous ne connaîtriez pas le nom du président de la société Minerals Limited, par hasard? Et ce nom pourrait nous dire quelque chose.

M. Beaven: Le président actuel de la Minerals Limited s'appelle M. Peter Abt, qui est aussi président d'une autre compagnie pétrolière à Calgary.

M. Skoberg: Je vois sous l'article propriété dans l'enquête portant sur le pétrole effectué par le *Financial Post* en 1971 que vous mentionnez la *Arctic Oil Islands* et je crois que cela se rapporte à la question soulevée par M. Trudel. On lit ici: cela n'inclut pas les sociétés ayant des intérêts dans la Panarctic Oils Limited. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi cela...

M. Beaven: Encore une fois, les intérêts que nous avons dans la Panarctic Oils Limited sont des intérêts d'un actionnaire et je crois que la publication que vous avez devant vous a pour objet d'établir les différences entre les terrains et les exploitations découlant directement des intérêts de la société et avec les opérations et les terrains qui découlent des intérêts que notre société a dans certaines autres sociétés, ces intérêts étant représentés par des actions.

M. Skoberg: Vous déclarez qu'il y a 1,800,000 acres brutes sur l'île de Vancouver pour lesquelles vous détenez les titres de propriétés touchant les minerais. Exactement quel genre d'exploration avez-vous effectuée ou effectuez-vous actuellement sur ce vaste terrain?

M. Taylor: Dans le passé, la plupart des explorations effectuées touchaient les minéraux plutôt que le pétrole et le gaz.

[Texte]

Mr. Skoberg: Do you expect to go into oil and gas on this?

Mr. Taylor: No. Generally speaking it is not a sedimentary area. It is hard rock or mining—other minerals that would be involved.

Mr. Skoberg: In that particular area, which other companies or subsidiaries would you be directly connected with that would do the exploration on Vancouver Island?

Mr. Taylor: It would be Central-Del Rio.

Mr. Skoberg: I notice that Central Leduc Oil Incorporated, wholly-owned carries on U.S. operations. Will you explain that? I am not that familiar with the investment.

Mr. Taylor: Central Leduc Oil Incorporated is a Delaware corporation which was incorporated some years ago in order to hold lands and carry on operations in the United States. At the moment it is virtually inactive. We do hold some acreage in Montana and North Dakota, but there is no active exploration or development being carried on by that company at the moment.

It was a vehicle. We do hold some acreage in Alaska through the same vehicle. It was a vehicle to hold United States—originally United States federal lands could be held only by a United States company. It is a wholly-owned subsidiary.

Mr. Skoberg: What assurance is there in the bill before us that this company, your Central-Del Rio, would not become predominantly owned by U.S. shareholders or outside shareholders—I will not say U.S.; I will say shareholders outside of Canada? Is there anything in the bill right now before us that would spell out in clarity that this company will remain predominantly owned by Canadian investors?

Mr. Taylor: No, there is nothing in the bill which spells out that. We cannot give our firm assurance that we will not have foreign shareholders so long as we are listed on the Toronto, Montreal, Calgary and Vancouver stock exchanges. But we can give you the assurance that the ownership in the company by Canadian Pacific Investments will never be less than an appreciable percentage above 50 per cent.

Mr. Skoberg: Would you have any concern whatsoever if this Committee were to recommend that that clause be written into the incorporation of this bill?

The Chairman: Mr. Trudel, on a point of order.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Skoberg, I believe it is very unfair to ask the witness what will happen to the financial structure of their com-

[Interpretation]

M. Skoberg: Avez-vous l'intention de faire des explorations en vue de la découverte de pétrole et de gaz sur cette île?

M. Taylor: Non. En termes généraux, ce n'est pas une région sédimenteuse. Il s'agit de roc dur donc d'un terrain de mine. Les autres minéraux seraient en cause principalement.

M. Skoberg: Dans ce secteur en particulier, avec quelles autres sociétés ou subsidiaires auriez-vous des rapports directs et alors que ces sociétés auraient quelque chose à voir avec l'exploration de l'île de Vancouver?

M. Taylor: Ce serait la *Central-Del Rio*.

M. Skoberg: Je remarque que la *Central Leduc Oil Incorporated*, société à propriétaire unique, effectue ces opérations aux États-Unis. Pourriez-vous m'expliquer cela? Je ne suis pas tellement au courant du monde de l'investissement.

M. Taylor: La *Central Leduc Oil Incorporated* est une corporation du Delaware qui a été constituée en corporation il y a quelques années afin de détenir des terrains et de mener à bien des opérations aux États-Unis. Présentement elle est à peu près inactive. Nous lui donnons certains terrains dans le Manitoba et dans le Dakota Nord, mais il n'y a pas d'exploration active ou de développement effectué par cette société présentement.

Il s'agit là d'un simple instrument. Nous détenons certains terrains en Alaska grâce à cette société. Cette société n'est qu'un instrument qui permet de détenir des terrains aux États-Unis. Initialement les territoires fédéraux des États-Unis ne pouvaient être obtenus que par une société américaine. Il s'agit là d'une société subsidiaire dont nous avons la propriété totale.

M. Skoberg: Quelle garantie le projet de loi que nous étudions présentement nous fournit-il à l'effet que cette société, la *Central-Del Rio*, ne serait à un moment donné propriété prioritaire des actionnaires américains ou des actionnaires étrangers, je ne parlerai pas des États-Unis; je parlerai des actionnaires étrangers au Canada? Y a-t-il une modalité dans le projet de loi présentement qui porte clairement que cette société demeurera propriété prioritaire des investisseurs canadiens?

M. Taylor: Non, il n'y a rien dans le projet de loi qui porte une telle modalité. Nous ne pouvons pas vous assurer que nous aurons pas d'actionnaires étrangers tant et aussi longtemps que nous sommes inscrits à la bourse de Toronto, de Montréal, de Calgary et de Vancouver. Mais nous pouvons vous donner l'assurance que les actions détenues dans notre société par la *Canadian Pacific Investments* ne seront jamais inférieures à un pourcentage dépassant d'une manière assez importante le chiffre de 50 p. 100.

M. Skoberg: Est-ce que cela vous préoccuperait outre mesure si le Comité recommandait qu'une telle modalité soit ajoutée à ce projet de loi?

Le président: Monsieur Trudel, un appel au règlement.

M. Trudel: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à M. Skoberg, je crois qu'il est injuste de demander au témoin ce qui se produira dans le domaine

[Text]

pany. I have no objection to discussing the bill that is before us. I think that is a very hypothetical question as to the shares which may be sold in the future, and the enactment of that in the law. I do not believe there is such a clause in any of our federal legislation.

The Chairman: I think your point of order is well taken.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on a point of order, within the last three years since I have been here, I have seen companies come before the House of Commons in the private members hour with a bill such as this, and the assurance was given by that company that that would be written into their bill. Or in fact, if it was more than 50 per cent...

Mr. Guay (St. Boniface): On a voluntary basis.

Mr. Skoberg: Would you mind if I finished? If in fact it was more than 50 per cent owned by U.S. interests or outside interests, the company had to agree that in such a length of time it would be Canadian owned through this method. I think my question is simply whether or not the directors and the presidents before us right now of Central-Del Rio would be concerned—he does not have to be concerned now, there is no question about it—but would he be concerned whether or not that type of clause be written into the bill that is before us? I think it is a simple question. I am not getting into the argumentative end of it about ownership and all the rest of it.

Mr. Guay (St. Boniface): I think you used the right phase, simple question. Just a comment, Mr. Chairman.

• 1040

Mr. Skoberg: Coming from the opposite member, that is to be expected. If you would like to participate in the debate, get in it.

The Chairman: Order, Mr. Skoberg.

Mr. Guay (St. Boniface): I would make sense, if I did.

Mr. Skoberg: You better go back home. Mr. Chairman, possibly the President would answer the question. I do not think it is that complicated.

Mr. Guay (St. Boniface): I just want to raise a point of order on the comments that have been made. If I did get into the conversation, which I could very well because I know something about it, I would not need the help of researchers. I could do it very ably by myself and state my own point of view without having researchers do it for me.

[Interpretation]

de la structure financière de sa société. Je n'ai absolument aucune objection à discuter de ce projet de loi que nous avons à l'étude. Je crois qu'il s'agit d'une question qui relève surtout de l'hypothèse en ce qui a trait aux actions qui peuvent être vendues à l'avenir et l'adoption d'une telle modalité dans ce projet de loi. Je ne crois pas qu'il y a une telle modalité dans aucune des lois fédérales.

Le président: J'accepte votre appel au règlement.

M. Skoberg: Monsieur le président un appel au règlement. Au cours des trois dernières années au cours desquelles j'ai siégé ici, j'ai vu de nombreuses sociétés se présenter à la Chambre des communes dans la période consacrée aux députés, avec un projet de loi de ce genre et la compagnie nous donnait l'assurance que cela serait inscrit dans leur projet de loi. Ou, de fait, s'il s'agissait de plus de 50 p. 100...

M. Guay (St-Boniface): Sur une base volontaire.

M. Skoberg: Auriez-vous objection à ce que je termine? Si, de fait, il s'agissait de plus de 50 p. 100 des actions qui étaient détenues par des intérêts américains ou des intérêts extérieurs, la société devait accepter une entente selon laquelle dans un tel délai, elle deviendrait propriété canadienne grâce à cette méthode. Je crois que ma question est simplement de savoir si oui ou non les directeurs et du président qui sont avec nous présentement et qui représentent la *Central-Del Rio* seraient préoccupés, il n'a pas à être préoccupé présentement, de fait il n'y a aucun doute à cet effet, mais serait-il préoccupé de savoir si oui ou non ce genre de modalité était inscrite au projet de loi que nous étudions présentement? Je vois qu'il s'agit d'une question assez simple. Je ne peux pas entrer dans les argumentations touchant la propriété et tout le reste.

M. Guay (St-Boniface): Je crois que vous avez utilisé l'expression correcte, une question simple. C'est simplement un commentaire, monsieur le président.

M. Skoberg: Venant de l'autre côté de la salle, un tel commentaire était à prévoir. Si vous désirez participer à la discussion, vous êtes le bienvenu.

Le président: A l'ordre, monsieur Skoberg.

M. Guay (St-Boniface): Je serais logique, si je participais au débat.

M. Skoberg: Vous devriez retourner chez vous. Monsieur le président, peut-être que le président de la société pourrait répondre à la question. Je ne crois pas qu'il est à ce point complexe.

M. Guay (St-Boniface): Je veux simplement faire un appel au Règlement par suite des commentaires qui ont été faits. Si j'entrais dans le débat, ce que je pourrais très bien faire car j'ai tout de même certaines connaissances à ce sujet, je n'aurais pas besoin de l'aide de chercheurs. Je pourrais le faire moi-même et présenter mes propres points de vue sans avoir besoin de chercheurs pour le faire pour moi.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on the point of order, if the party that I happen to be privileged to be a member of had any research staff, as the honourable member has, then I would not have to worry. But I do it on my own.

The Chairman: Order, please.

Mr. Rock: On the point of order, first of all there is no government policy, no Canadian policy about foreign ownership as yet, and therefore I think Mr. Skoberg is out of order. He cannot force them to go into anything, or promise anything in that direction, unless there is some sort of a policy adopted by Parliament, and there is not such a thing yet.

The Chairman: I said a minute ago that the point of Mr. Trudel was well taken, and I would ask Mr. Skoberg to keep in line with the bill.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. It is just unfortunate that the President who is before us could not at least have an opportunity of indicating whether or not he wanted to answer.

I can see that we might as well keep this going for quite some time, because of the type of response we are getting from honourable members of this Committee.

The Chairman: I hope you will keep your remarks to yourself, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I certainly will, if that applies to other members of the Committee as well.

Mr. Taylor, with the type of exploration you have had going on in Alberta, Saskatchewan, Manitoba, British Columbia, Northwest Territories, Arctic Islands, Ontario, Maritimes, United States and the North Sea, United Kingdom, was your present incorporation sufficient to look after all those areas, or was a special act required for each particular area?

Mr. Taylor: No, we are registered to do business in each of those provinces. We can do it under our present structure, yes.

Mr. Skoberg: You can do it under what you have now?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Skoberg: And your purpose right now, as you explained, is to expand this to include Canadian Pacific Oil and Gas and all that property as well as anything of a federal nature?

Mr. Taylor: As was described earlier, it is a housekeeping thing. We can do business in all those provinces, as we are now, but we have two corporate setups and it is inefficient to account for each separate company rather than just one company.

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président, un appel au Règlement. Si le parti dont j'ai le privilège d'être membre avait tout personnel consacré à la recherche, comme l'honorable député de l'autre côté de la salle, à ce moment-là je n'aurais pas de préoccupation. Mais je fais tout cela de moi-même.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rock: Un appel au Règlement. Tout d'abord il n'y a aucune politique gouvernementale, aucune politique canadienne touchant la propriété étrangère, du moins jusqu'à présent et je crois donc que le commentaire de M. Skoberg est irrecevable. Il ne peut pas les forcer à s'engager dans quoi que ce soit, ou à promettre quoi que ce soit dans ce sens, à moins qu'il n'y ait un certain genre de politique adoptée par le Parlement dans ce domaine, et il n'y a rien de tel jusqu'à présent.

Le président: J'ai dit il y a quelques minutes que l'appel au Règlement de M. Trudel était accepté et je voudrais demander à M. Skoberg de s'en tenir à l'étude du projet de loi.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Il est simplement malheureux que le président qui témoigne devant nous aujourd'hui ne puisse au moins avoir l'occasion de nous indiquer s'il désire ou non répondre à la question.

J'ai l'impression que nous pouvons maintenir ce débat pendant un certain temps surtout à cause du genre de réponse que nous recevons des membres de ce Comité.

Le président: J'espère que vous garderez vos commentaires pour vous-même, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Certainement, si le même règlement s'applique aux autres membres du comité de la même manière.

Monsieur Taylor, compte tenu du genre d'exploitation que vous effectuez présentement en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Colombie-Britannique, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans les îles de l'Arctique, en Ontario, dans les Maritimes, aux États-Unis et dans la mer du Nord au Royaume-Uni, est-ce que votre incorporation actuelle est suffisante pour vous permettre d'effectuer toutes ces exploitations ou a-t-il été nécessaire de recourir à une loi spéciale pour chacune de ces régions?

M. Taylor: Non, nous avons les permis nécessaires pour mener les affaires dans chacune de ces provinces. Nous pouvons le faire aux termes de notre structure actuelle, oui.

M. Skoberg: Vous pouvez le faire selon votre structure actuelle?

M. Taylor: Oui.

M. Skoberg: Et votre objectif présentement, comme vous l'avez indiqué, est d'étendre votre exploitation pour inclure la *Canadian Pacific Oil and Gas* et toute cette propriété ainsi que toute autre chose relevant du domaine fédéral?

M. Taylor: Comme cela a été mentionné antérieurement, il s'agit d'une procédure d'administration interne. Nous pouvons faire affaire dans toutes ces provinces, comme nous le faisons présentement, mais nous avons deux sociétés constituées en corporation et cela est tout à

[Text]

Mr. Skoberg: Figures were given a short while ago on the number of shares owned. As far as the individual companies are concerned that you are affiliated with, how do we get a breakdown? Is the breakdown on the actual participation by each of the subsidiaries shown in the Annual Report?

Mr. Beaven: Mr. Chairman, I am afraid I do not understand that question, sir. The participation of our subsidiaries?

Mr. Skoberg: Yes, the subsidiaries that you have listed under Central-Del Rio Oils Limited. Is information shown in the Annual Report on the participation of each of the subsidiaries into your main company, Central-Del Rio?

Mr. Beaven: From an accounting standpoint?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Beaven: Our statements, as you are aware probably, are reported on a consolidated basis, with the exception of Minerals Limited of which, as I explained, we own 50 per cent. Other than that, all our subsidiaries are wholly-owned. We have the United States subsidiary you mentioned, of course Canadian Pacific Oil and Gas is the major one, and we have a United Kingdom company which was incorporated for the purpose of the North Sea operation—and they all are consolidated, from an accounting standpoint, in those statements.

• 1045

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Trudel: Mr. Taylor, you mentioned eight different provinces in which you now are operating. Do you have anything in other areas of the world, and I am thinking of outside Canada?

Mr. Taylor: No, sir, we have no acreage now outside Canada.

Mr. Trudel: It is all within Canadian territory.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Trudel: Have you tables before you showing the revenue breakdown of oil, gas or other minerals in your operation? I do not want it in dollars but in percentages of your total operation, because I have your annual report right here.

Mr. Taylor: We have no appreciable revenue from anything but oil and gas.

[Interpretation]

fait inefficace de rendre des comptes pour chaque société séparée plutôt que pour une seule société.

M. Skoberg: Des données ont été exprimées il y a peu de temps touchant le nombre des actions. En autant que des sociétés individuelles sont en cause, celles avec lesquelles vous êtes affiliés, comment pouvons-nous avoir une ventilation? Est-ce que la ventilation de la répartition réelle parmi chacune des subsidiaries est indiquée au rapport annuel?

M. Beaven: Monsieur le président, je ne comprends tellement bien cette question, monsieur. La participation de nos subsidiaries?

M. Skoberg: Oui, les subsidiaries que vous avez inscrits sur la liste sous l'en-tête *Central-Del Rio Oils Limited*. Est-ce que ces renseignements sont inclus au rapport annuel en ce qui a trait à la participation de chacune de vos subsidiaries au sein de votre société principale, la *Central-Del Rio*?

M. Beaven: Du point de vue comptabilité?

M. Skoberg: Oui.

M. Beaven: Nos états financiers, comme vous le savez sans doute, sont présentés sous une forme consolidée, à l'exception de la *Minerals Limited* dont nous possédons 50 p. 100 des actions, comme je l'ai déjà expliqué. A part cela, toutes les autres subsidiaries sont notre propriété unique. Nous avons une subsidiaire aux États-Unis dont vous avez d'ailleurs fait mention, et bien entendu la *Canadian Pacific Oil and Gas* est notre principale subsidiaire et nous avons une société au Royaume-Uni qui a été constituée en corporation aux fins des opérations dans la mer du Nord et toutes ces sociétés sont considérées comme étant consolidées du point de vue comptable, dans ces états financiers.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Oui.

M. Trudel: Monsieur Taylor, vous avez indiqué huit provinces différentes dans lesquelles vous avez des opérations présentement. Avez-vous des opérations dans d'autres parties du monde et plus précisément à l'extérieur du Canada?

M. Taylor: Non, monsieur, nous ne possédons aucun terrain à l'extérieur du Canada.

M. Trudel: Tout cela se situe à l'intérieur du territoire canadien.

M. Taylor: Oui.

M. Trudel: Avez-vous sous la main des tableaux indiquant la ventilation des revenus par catégories, soit pétrole, gaz et autres minerais, dans vos opérations? Je ne voudrais avoir ces données en dollar mais en pourcentage de votre exploitation totale, car j'ai votre rapport annuel devant moi.

M. Taylor: Nous n'avons très peu de revenu découlant d'autres sources que le pétrole et le gaz.

[Texte]

Mr. Trudel: Would you have a percentage breakdown of these two main commodities, oil and gas and, if so, what would the ratio be?

Mr. Taylor: I do not actually have the figures in front of me but the majority of the revenue is from oil—approximately 60 per cent oil and 40 per cent gas.

Mr. Trudel: Has there been an appreciative change in that pattern, or has it been pretty well constant?

Mr. Taylor: I would say there was no appreciable change.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Clauses 2 to 7 inclusive agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill without amendment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This is the end of the bill and I want to thank the committee.

This committee is adjourned until 3.30 this afternoon.

Thank you, gentlemen.

[Interprétation]

M. Trudel: Auriez-vous une ventilation en pourcentage pour ces deux produits, le pétrole et le gaz, et si oui quel serait le rapport entre les deux?

M. Taylor: Je n'ai pas présentement les données en main mais la majorité de notre revenu découle du pétrole, environ 60 p. 100 découlant du pétrole et 40 p. 100 du gaz.

M. Trudel: Y a-t-il eu des modifications importantes dans ce rapport ou s'il demeure passablement constant?

M. Taylor: Je crois qu'il n'y a vraiment pas eu de changements importants.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Les articles 2 à 7 inclusivement sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Cela met fin à l'étude du projet de loi et je désire remercier le Comité.

Ce comité est ajourné jusqu'à 3 heures et demie cet après-midi.

Merci, messieurs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, May 20, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 13

Le jeudi 20 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

**Transport
and Communications**

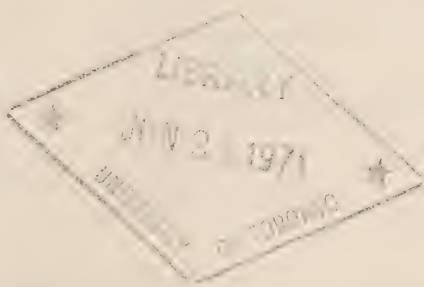
**Transports
et des communications**

RESPECTING:
Air Canada Annual Report, 1970

CONCERNANT:
Le rapport annuel de 1970 sur Air Canada

WITNESSES:
(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:
(Voir les procès-verbaux)



Third Session
Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la
vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Deachman
Duquet
Forget
Godin
Horner

Howe
Leblanc (*Laurier*)
Major
McCleave
McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

Peters
Ritchie
Rochon
Rock
Skoberg

Southam
Thomas (*Maisonnette*)
Trudel—(20).

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. Forget, Leblanc (*Laurier*), Dupras, McCleave, Peters, Rock and Rochon replaced Messrs. Portelance, McNulty, Corriveau, Thomas (*Moncton*), Benjamin, Harries and Guay (*St. Boniface*) on May 20, 1971.

Mr. Duquet replaced Mr. Dupras on May 20, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

MM. Forget, Leblanc (*Laurier*), Dupras, McCleave, Peters, Rock et Rochon remplacent MM. Portelance, McNulty, Corriveau, Thomas (*Moncton*), Benjamin, Harries et Guay (*St-Boniface*) le 20 mai 1971.

M. Duquet remplace M. Dupras le 20 mai 1971.

MINUTES OF PROCEEDING

Thursday, May 20, 1971.
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:35 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Deachman, Forget, Horner, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McGrath, Peters, Rochon, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. Blair, Comeau, Harries, Nesbitt, M.P.'s.

Witnesses: From *Air Canada*: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. Earl H. Orser, Vice-President—Finance.

Pursuant to its Order of Reference of Friday, May 7, 1971, the Committee began its consideration of the *Air Canada Annual Report 1970*.

The Chairman introduced the witnesses from *Air Canada*. Mr. Pratte made a brief introductory statement. He answered questions about *Air Canada* operations, assisted by Messrs. Baldwin and Orser.

At 5:35 p.m., with the questioning continuing, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING

(24)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:07 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Deachman, Duquet, Forget, Horner, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. Blair, Carter, Comeau, Lundrigan, Marshall, Nesbitt, Orlikow, Roy (*Laval*), M.P.'s.

Witnesses: Same as the afternoon sitting.

The Committee continued its consideration of the *Air Canada Annual Report 1970*.

Members questioned Mr. Pratte, who was assisted by Messrs. Baldwin and Orser.

At 10:02 p.m., with the questioning continuing, the Committee adjourned until Wednesday, May 26, 1971, at 3:30 p.m.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 20 mai 1971.
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h 35. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Forget, Horner, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McGrath, Peters, Rochon, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. Blair, Comeau, Harries, Nesbitt.

Témoins: De la *Société Air Canada*: MM. Yves Pratte, c.r., président du conseil d'administration et directeur général; J. R. Baldwin, président et E. H. Orser, vice-président—Finances.

Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 7 mai 1971, le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de 1970 d'*Air Canada*.

Le président présente les témoins de la *Société Air Canada*. M. Pratte fait une brève déclaration. Il répond ensuite aux questions portant sur les activités de la *Société Air Canada* avec l'aide de MM. Baldwin et Orser.

A 5 h 35 de l'après-midi, au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h 00 du soir.

SÉANCE DU SOIR

(24)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 h 07 du soir. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Duquet, Forget, Horner, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. Blair, Carter, Comeau, Lundrigan, Marshall, Nesbitt, Orlikow, Roy (*Laval*).

Témoins: Les mêmes que cet après-midi.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de 1970 d'*Air Canada*.

M. Pratte répond aux questions des députés avec l'aide de MM. Baldwin et Orser.

A 10 h 02 du soir, au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 26 mai 1971, à 3 h 30 de l'après-midi.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart,

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 20, 1971

[Text]

• 1534

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this afternoon the Annual Report of Air Canada for 1970.

Our witnesses today are: Mr. Yves Pratte the Chairman, of the Board; Mr. John Baldwin, President; Mr. Earl Orser and Mr. Claude Taylor. Also in attendance is Mr. Vaughan, Vice-President of the CNR. I think everybody knows him.

I will ask Mr. Pratte to make a brief statement.

• 1535

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. My statement will be brief. It really will be to correct what you have just said, Mr. Chairman, that Mr. Vaughan is here in his capacity of newly appointed Vice-President and Secretary of Air Canada and assistant to me.

I do not have any prepared statement because I do not think you are very much interested in hearing a statement from me. I just want to tell you that we are here to try to answer your questions to the best of our ability.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I note from the report of Air Canada that after seven years of surpluses, seven fat years, they have had one year of deficit. I wondered if any projection had been made for say over the next couple of years as to whether the company will be in a surplus or deficit position.

Mr. Pratte: I certainly hope that the results for 1971 and 1972 will be a profit. I am sure you will appreciate that to make forecasts and predictions in terms of revenue and in terms of profit for a few years is a very difficult art or science, especially when, if you want to make profits, you have to be exact within less than 1 per cent of 1.5 per cent. Otherwise, you are going to turn out in a deficit position. We now have or will have between now and the next few months to decide on equipment plans for 1973 and 1974. This is essentially based on what we feel the traffic will be in those years, and in turn we will have to try to assess our profitability in those years. Under the present circumstances, an error on our part of less than 2 per cent will make a difference between a loss and a profit. But we are certainly trying very hard to turn the company into a profitable position this year and in subsequent years.

Mr. McCleave: Let us talk about the equipment for a moment, the planes themselves. The DC-9s are not rolling pretty well on schedule. Am I correct in that?

Mr. Pratte: I think that is correct, sir.

Mr. McCleave: For a while you were having problems in delivery because of the Vietnamese war, I gather.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 mai 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous allons étudier cet après-midi le rapport annuel d'Air Canada pour l'année 1970.

Nous avons le plaisir d'accueillir le président de la Commission, M. Yves Pratte, M. John Baldwin, président, M. Earl Orser et M. Claude Taylor. A leur côté se trouve M. Vaughan, vice-président du Canadien National que tout le monde connaît, je pense.

Je vais maintenant demander à M. Pratte de faire une brève déclaration.

M. Yves Pratte (Président du Conseil et Directeur général d'Air Canada): Merci, monsieur le président. Ma déclaration sera très courte. Je voudrais simplement rectifier ce que vous venez de dire, monsieur le président, M. Vaughan est ici en tant que vice-président et secrétaire d'Air Canada, poste auquel il vient d'être nommé.

Je n'ai préparé aucune déclaration car je ne crois pas que cela vous intéresserait beaucoup. Nous sommes là pour tenter de répondre à vos questions de notre mieux.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, je vois d'après le rapport d'Air Canada qu'après sept années excédentaires, sept années grasses, cette année est déficitaire. J'aimerais savoir si l'on a fait des prévisions pour les deux années à venir et si l'on sait dans quelle situation se trouvera la compagnie pendant cette période.

M. Pratte: J'espère sincèrement que nous ferons des bénéfices en 1971 et 1972. Vous savez qu'il est extrêmement difficile de faire des prévisions financières quelques années à l'avance, car il faut, pour faire des bénéfices, établir des calculs exacts en 1 ou 1.5 p. 100. Autrement, on se trouve dans une situation déficitaire. Maintenant, nous allons devoir prendre des décisions concernant notre équipement pour 1973 et 1974. Pour cela nous nous baserons essentiellement sur les prévisions de trafic que nous avons établies pour ces années et ensuite, nous tenterons d'évaluer les bénéfices que nous ferons pendant ces années. Dans les circonstances actuelles, une erreur de moins de 2 p. 100 suffit pour que nous nous trouvions en déficit. Mais évidemment, nous faisons tout notre possible pour que la Société se trouve dans une situation rentable cette année et les années suivantes.

M. McCleave: J'aimerais maintenant parler du matériel lui-même, c'est-à-dire des avions. Vos prévisions sur les DC-9 ne se sont pas avérées tout à fait correctes, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui, c'est juste.

M. McCleave: Je sais que vous avez eu des problèmes de livraison pendant un moment en raison de la guerre du Vietnam.

[Texte]

Mr. Pratte: There was, I understand, a problem some years ago with the Douglas Corporation when Douglas was in financial difficulty—I think that was back in 1967-68—but now there is no problem in terms of production at McDonnell Douglas Corporation.

Mr. McCleave: Are there any other aircraft being considered besides those that are now being used by the airline?

Mr. Pratte: As you may know, we have on order some Lockheed L-1011s. Lockheed is in some sort of difficulty concerning Rolls Royce, which has contracted to supply the engines for Lockheed. It is also in financial difficulty and I just do not know what the outcome is going to be.

Mr. McCleave: Did Air Canada put any money down towards these planes?

Mr. Pratte: Yes, we have made progress payments up to the time of the Rolls Royce difficulties, and I think Mr. Orser has the exact amount of progress payments that we have made to Lockheed in respect of those 10 aircraft that are on order. Do you have these figures, Mr. Orser?

Mr. McCleave: I think we should have those figures.

The Chairman: Perhaps we should have those figures. Mr. Orser.

Mr. Earl Orser (Vice-President, Finance, Air Canada): Yes, there is about \$30 million in progress payments on the aircraft to Lockheed at this point on 10 airplanes, sir.

Mr. McCleave: And what was the over-all total that was to have been paid assuming that everything had gone smoothly and the planes had been placed in your possession?

Mr. Orser: On 10 airplanes, approximately \$170 million with spare equipment and spare engines.

Mr. McCleave: What steps have you taken or are being taken to protect the investment that has been made?

Mr. Pratte: This, I am sure you will appreciate, is a very difficult and touchy situation. What we have done is that we have made arrangements with Lockheed, number one, to stop making any further progress payments until such time as the situation is cleared up. We have also and we are continuing to examine alternative solutions to the equipment problem in terms, for instance of the DC-10 equipment, DC-10-1 which is a comparable aircraft to the Lockheed L-1011 and also possibly the 747, and we are having discussions with Lockheed and Rolls Royce. But I am afraid I would be running the risk of prejudicing those discussions if I were to reveal the content of them.

• 1540

Mr. McCleave: Yes. Then I shall not persist. May I ask, is Air Canada in any way involved in the SST supersonic rat race?

Mr. Pratte: I like the form of the question! I do not think...

[Interprétation]

M. Pratte: Il y a quelques années, nous avons eu un problème avec la société Douglas qui avait des difficultés financières—je crois que c'était en 1967-1968—mais maintenant, il n'y a aucun problème de production à la société McDonnell Douglas.

M. McCleave: Envisagez-vous d'acquérir d'autres avions que ceux que vous utilisez à l'heure actuelle?

M. Pratte: Comme vous le savez peut-être, nous avons commandé des 1011 Lockheed. Lockheed a quelques difficultés en ce moment avec Rolls Royce qui doivent fournir les moteurs. En outre, elle est en difficultés financières et je ne sais pas du tout ce qui va se passer.

M. McCleave: Air Canada a-t-il déjà versé des acomptes sur ces avions?

M. Pratte: Oui, nous avons versé des acomptes jusqu'à ce que Rolls Royce éprouve ces difficultés et M. Orser pourrait vous dire à combien se montent les acomptes qui ont été versés à Lockheed pour ces dix avions que nous avons commandés. Avez-vous les chiffres, monsieur Orser?

M. McCleave: Nous devons les avoir.

Le président: Il serait bon de les avoir, monsieur Orser.

M. Earl Orser (Vice-président, Finances, Air Canada): Oui, nous avons versé environ \$30 millions d'acompte pour ces dix avions que nous avons commandés à Lockheed.

M. McCleave: Combien deviez-vous verser en tout si tout avait bien été?

M. Orser: Pour ces 10 avions, environ \$170 millions, ce qui comprend les pièces et les moteurs de rechange.

M. McCleave: Quelles mesures avez-vous prises ou allez-vous prendre pour protéger l'investissement qui a été fait?

M. Pratte: Vous vous rendez bien compte que cette situation est très difficile et délicate. Nous avons pris des dispositions avec Lockheed, tout d'abord, afin de cesser tous versements tant que la situation n'est pas résolue. En outre, nous étudions plusieurs solutions de rechange pour résoudre le problème de matériel. Nous pensons par exemple au DC-10-1 qui est semblable au Lockheed 1011 et également au 747; nous discutons tout cela avec Lockheed et Rolls Royce. Mais je ne veux pas encore vous dévoiler la teneur de ces discussions, il est trop tôt pour cela.

M. McCleave: Oui. Je ne continuerai donc pas sur ce sujet. J'aimerais savoir si Air Canada a été pris dans la bousculade qui a entouré l'affaire des SST?

M. Pratte: J'apprécie beaucoup la façon dont la question est posée. Je ne crois pas...

[Text]

Mr. McCleave: It was a little bit loaded, was it not?

Mr. Pratte: Yes—"When was it that you last beat your wife?"

I do not think we are involved in the rat race for the SST. We have some line positions, as they call it, for I think four Concorde on which a deposit has been made in the amount of \$875,000. Our contractual arrangements with Sud Aviation and the British manufacturer BAC provides that the agreement is to terminate on September 30 of this year or within 30 days after the first definite order from Air France and/or BOAC. Within that 30 days we have the right to decide whether to continue with the program or to get out. If we decide to get out we get our money back.

Mr. McCleave: If purchased, would you plan to use these on the domestic runs or just on the Transatlantic hops?

Mr. Pratte: There is a big "if" there but certainly, under present regulations, we could not fly supersonic over Canadian territory.

Mr. McCleave: May I raise a question about your new schedules? I think it has provoked the greatest outburst involving Air Canada that I have noted as a Maritime member, and it concerns what some people feel is a cutting down of the service to Atlantic Canada. I know the local manager is trying to remedy the situation in some way, and I wondered if there were going to be changes.

Mr. Pratte: Let me just say one thing and I will ask the President, Mr. Baldwin, to comment because he knows this better than I do. It has been suggested that we were downgrading our service to the Maritimes because we wanted to stop serving the Maritimes. This is entirely untrue. I am not suggesting that the schedule is as good as it could be or should have been, but it is certainly not voluntary on our part to downgrade service to the Maritimes.

Maybe, John, you would like to comment on the details of the schedule to the Maritimes.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): The problem of scheduling, Mr. McCleave, is always a very difficult one because most cities would like to have aircraft arrive and leave at approximately the same time of day. In attempting to adjust to meet requirements with available aircraft, you have to attempt to satisfy the largest majority concerned and you usually end with some unsatisfactory spots. I think we would admit there were some weak spots in the Atlantic Provinces scheduling this summer, quite frankly, but the basic attempt or trend we are trying to develop in regard to the service to the points in the Atlantic Provinces is the emphasis upon non stop service out of those points to the main communities of interest; that is to the west, primarily Montreal and Toronto. If they are moving to the east it would probably be Halifax or St. John's, or where it is a three-stop service bring it down to a two-stop and from a two-stop to a one-stop.

We think we have made pretty good progress in that regard and, in fact, the tentative schedules for next

[Interpretation]

M. McCleave: C'était un peu lourd, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui, quand avez-vous battu votre femme pour la dernière fois?

Nous avons pas été impliqués dans cette affaire. Nous avons versé un acompte de \$875,000 pour quatre Concorde. Nous allons signer avec Sud Aviation et le fabricant britannique, BAC, un accord qui doit se terminer le 30 septembre de cette année ou dans les 30 jours suivant la première commande ferme faite par Air France et la BOAC. Au cours de ces 30 jours, nous pouvons décider de maintenir notre commande ou bien de l'annuler. Si nous décidons d'annuler, nous sommes remboursés.

M. McCleave: Si vous les achetez, les utiliserez-vous sur les lignes intérieures ou uniquement sur les vols transatlantiques?

M. Pratte: Il y a un «si» là, mais, étant donné les règlements actuels, nous ne pouvons pas effectuer des vols supersoniques au-dessus du territoire canadien.

M. McCleave: Puis-je parler maintenant de vos nouveaux horaires? Je sais que cette décision a suscité de vives réactions dans ma circonscription des Maritimes. Certains pensent que les provinces Atlantiques ne sont plus desservies. Je sais que le gérant local tente d'améliorer la situation et je me demande si vous allez apporter certaines modifications.

M. Pratte: Je voudrais faire une remarque ensuite je demanderai au président, M. Baldwin, de vous donner quelques précisions car il connaît mieux cette question que moi-même. On a dit que nous avions l'intention de ne plus desservir les Maritimes. C'est absolument faux. Je ne dis pas que l'horaire est aussi satisfaisant qu'il devrait l'être mais nous n'avons absolument pas l'intention de ne plus desservir les Maritimes.

Pouvez-vous dire quelques mots à ce propos, John?

Le président: Monsieur Baldwin.

M. J. R. Baldwin (Président, Air Canada): Cette question d'horaires, monsieur McCleave, est toujours très délicate car la plupart des villes aimeraient être desservies par un avion qui arrive et parte à peu près à la même heure. Lorsque l'on tente de répondre aux exigences et de satisfaire la majorité, on finit toujours par faire des mécontents. Nous admettons qu'il y ait certaines faiblesses dans les horaires d'été dans les provinces Atlantiques, cette année, mais nous essayons maintenant de mettre l'accent, dans cette région, sur les services directs allant de ces villes vers les principaux centres urbains, c'est-à-dire vers l'ouest, surtout Montréal et Toronto. Les lignes allant vers l'est desserviraient sans doute Halifax ou St-Jean et nous tentons de réduire le nombre des escales.

Je crois que nous avons progressé dans ce domaine et en fait, les horaires que nous envisageons d'établir pour l'hiver et l'été prochains seront meilleurs. Cependant, certaines faiblesses demeurent et nous les étudions. Nous avons un problème d'heures en ce qui concerne Moncton et nous avons pu le résoudre en modifiant l'affectation

[Texte]

winter and next summer show further progress in that respect. However, there remain certain weaknesses that have been drawn to our attention. They are all under review. In one case, which was a problem of time of day at Moncton, we have been able to correct it by swinging a Vanguard down over one additional sector. In another case, at Halifax, we have been able to make some adjustments with regard to the capacity blocked off or available for Halifax, Montreal, and the transatlantic flights that we think will help to improve that situation.

• 1545

There are one or two other points that are still under review that have not yet been resolved. There was a problem between Halifax and Sydney and a flight that was taken off for a brief period of time but that goes on again, in any case, next month. Whether we can advance the date of putting it on, I am not sure. If there are other specific subjects, I would be glad to try to answer.

Mr. McCleave: Perhaps I could mention one, and I hope that I did not make any inference that I thought that we were being maltreated or anything like that, but I do have an obligation to raise the complaints of my constituents.

There is one complaint that from Montreal to Halifax, there is no jet service during the day, from about 9.45 a.m. until evening time. I think you got a letter on that.

Mr. Baldwin: There is a morning flight, nonstop: a DC-8 at 9.45 a.m.

Mr. McCleave: Is that the Viscount?

Mr. Baldwin: No, that is the DC-8 nonstop, Montreal to Halifax, daily.

Mr. McCleave: The gentleman, who wrote actually to a Mr. Williamson down in Halifax, noted that there was only a Viscount between 9.45 a.m. and 7.10 p.m.

Mr. Baldwin: That is correct. There is a midday weakness and this is one of the things that is under review. Whether we can correct this will be dependent upon aircraft time available.

Mr. McCleave: Surely. Is it possible to make a correction even though the schedule has been brought out for the next couple of months? You can make them?

Mr. Baldwin: Yes, we do make short-term corrections but naturally this is a little confusing for the passengers.

Mr. McCleave: Finally, about your relationship with the regional carriers, which I gather is a pretty good relationship. Is there any over all thought by Air Canada about eliminating some of its domestic services and allowing the regional carriers to move into those places?

Mr. Pratte: As you know, we are governed by the policy of the government on regional carriers. We have had conversations for a year and a half or maybe more with EPA and we are trying to rationalize the route structure of both carriers in the Maritimes to provide better service to the public. It is difficult for me now to give you the details of any possible rationalization because I do not think the talks have advanced far enough to do that.

[Interprétation]

d'avant-garde. A Halifax, nous avons pu apporter certaines modifications et améliorer le nombre de sièges pour Halifax, Montréal et les vols transatlantiques. Nous pensons que ceci nous permettra d'améliorer la situation.

Il y a encore deux ou trois problèmes à l'étude qui n'ont pas encore été résolus. Je me suis heurté à certaine difficulté entre Halifax et Sydney, un vol a été supprimé pendant une courte période mais il va reprendre le mois prochain. Je ne sais pas si nous pourrions avancer la date de la mise en service. Si vous avez d'autres questions particulières, j'ai le temps d'y répondre.

Mr. McCleave: Oui, il y en a une. Je ne veux pas avoir l'air de dire que nous sommes maltraités mais je me sens obligé de vous faire part des plaintes de mes électeurs.

On m'a dit que de Montréal à Halifax, il n'y a aucun avion à réaction pendant la journée, depuis 9 h. 45 du matin jusqu'au soir. Je crois que vous avez reçu une lettre à ce propos.

Mr. Baldwin: Il y a un vol direct le matin: un DC-8 qui part à 9 h. 45.

Mr. McCleave: Est-ce un Viscount?

Mr. Baldwin: Non, c'est le DC-8 direct qui fait quotidiennement la liaison entre Montréal et Halifax.

Mr. McCleave: La personne qui a écrit à M. Williamson à Halifax a dit qu'il n'y avait qu'un Viscount entre 9 h. 45 le matin et 7 h. 10 du soir.

Mr. Baldwin: C'est juste. Il y a un trou au milieu de la journée et nous tentons de résoudre ce problème. Ceci dépendra des possibilités qui s'offrent à nous.

Mr. McCleave: C'est certain. Y aurait-il possibilité d'apporter une modification bien que l'horaire ait été établi pour les deux mois à venir?

Mr. Baldwin: Oui nous apportons des modifications à court terme mais c'est un peu gênant pour les passagers.

Mr. McCleave: En fin de compte, je voudrais aborder la question de vos rapports avec les transporteurs régionaux qui sont assez bons. Air Canada envisage-t-il de supprimer certains de ses vols intérieurs et de confier ses lignes aux transporteurs régionaux?

Mr. Pratte: Comme vous le savez, nous devons nous conformer à la politique qu'a établie le gouvernement dans ce domaine. Pendant un an et demi et peut-être plus, nous avons discuté de la question avec EPA et nous tentons de rationaliser les parcours des deux transporteurs des Maritimes afin d'améliorer le service au public. Il me serait maintenant difficile de vous donner des détails à ce propos car nous n'avons pas suffisamment avancé.

[Text]

We are thinking in terms of the regional carriers providing truly regional services and Air Canada providing connections between main points in a region and main points in other regions, as opposed to both of us competing for the same kind of traffic. This is difficult to achieve but we are working very hard. Our relationships with EPA and most of the other carriers are, generally speaking, pretty good.

Mr. McCleave: My final question, Mr. Chairman, concerns the tragedy of last year. What steps have Air Canada taken arising from the judicial report?

Mr. Pratte: May I ask the president to answer that question?

Mr. McCleave: Yes.

Mr. Baldwin: I am not completely clear, Mr. McCleave, as to exactly what you had in mind in the question about "steps", but recalling the recommendations of that report, the majority of them were of a general nature directed primarily to the Ministry of Transport. Mr. Jamieson has indicated that he intends to make a statement on these in due course and, in view of that, I think it would probably be improper for me to comment on those general recommendations.

Those points that referred specifically to Air Canada have, of course, been reviewed with great care within the company. In fact, we had a three-man team spending its full time reviewing the full documentation arising from the enquiry in such detail that it took them several weeks to do this, word by word, to see if there were any particular or specific actions that were required on the part of the company and to see that these were taken.

Mr. McCleave: Do I understand, then, that the recommendations that involved Air Canada directly have been acted upon?

• 1550

Mr. Baldwin: To the extent that we considered necessary, yes. There were two recommendations that referred to Air Canada. In one case it was a question of the degree and nature of information communication regarding technical matters within the flight operations branch. That has been reviewed with great care and the new Vice-President of flight operations has made this his special concern. The second recommendation related to flight supervisory practices and, quite frankly, after a careful review of the evidence we could not find anything that really substantiated the recommendation.

Mr. McCleave: So, you feel that one could not be carried out?

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. McCleave: All right. Thank you.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I want to ask some questions regarding air fares and service to western Canada and to the City of Vancouver. There have been periodic increases in fares between Vancouver and eastern Canada. Let us take Vancouver to Toronto as a

[Interpretation]

Les transporteurs régionaux pourraient se charger des services purement régionaux et Air Canada assurerait les correspondances entre les villes principales d'une région et celles d'une autre région; nous ne ferions plus concurrence sur le même terrain. Il est difficile de parvenir à cela mais nous nous y efforçons. Nos relations avec EPA et avec la plupart des autres transporteurs sont en général excellentes.

M. McCleave: J'ai une dernière question à poser, monsieur le président, à propos de la catastrophe qui a eu lieu l'année dernière. Quelles ont été les mesures prises par Air Canada à la suite du rapport judiciaire?

M. Pratte: Puis-je demander au président de répondre à cette question?

M. McCleave: Oui.

M. Baldwin: Je ne sais pas exactement à quoi vous faites allusion monsieur McCleave lorsque vous parlez de «mesures». La plupart des recommandations contenues dans ce rapport étaient d'ordre général et s'adressaient surtout au ministre des Transports. M. Jamieson a déclaré qu'il avait l'intention de faire une déclaration à ce propos en temps utile et par conséquent, je n'ai pas à m'étendre sur ces recommandations d'ordre général.

Les questions qui concernaient Air Canada en particulier sont naturellement étudiées par la compagnie avec attention. En fait, une équipe de trois personnes a travaillé sur les documents qui ont été fournis à la suite de l'enquête et il leur a fallu plusieurs semaines pour voir si la Société devait prendre certaines mesures particulières.

M. McCleave: Par conséquent, les recommandations concernant directement Air Canada ont été prises en considération?

M. Baldwin: Dans la mesure où nous l'avons jugé nécessaire, oui. Il y avait deux recommandations qui s'adressaient directement à Air Canada. D'une part, il s'agissait de la communication des renseignements techniques au sein de la direction des opérations aériennes. Ceci a été étudié avec grand soin et le nouveau vice-président des opérations aériennes s'attache tout particulièrement à la question. La deuxième recommandation traitait du contrôle des vols mais je dois avouer qu'après avoir étudié de très près les témoignages, nous n'avons rien trouvé qui puisse étayer la recommandation.

M. McCleave: Vous n'avez donc pas tenu compte de celle-là?

M. Baldwin: C'est juste.

M. McCleave: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions à propos des tarifs aériens et de la façon dont sont desservis l'est du Canada et la ville de Vancouver. Les tarifs ont régulièrement augmenté entre Vancouver et l'est du Canada. Prenons par exemple la

[Texte]

comparison. To give us a general idea of the growth of these rates, can you tell us what the economy rate between Toronto and Vancouver was, for instance, five years ago? Do you have that figure?

Mr. Pratte: No, I do not have that figure in front of me, but we can certainly find out. I do not think we have it readily available.

Mr. Deachman: Do you have the current economy rate figure in front of you?

Mr. Pratte: It is \$133.

Mr. Deachman: One hundred and thirty-three dollars. Can you remember what the rate was immediately prior to the increase to \$133?

Mr. Pratte: I do not remember but I will give you the nature of the rate increase. While we are looking up the rate perhaps we could explain that the last rate increase was an addition of \$1 to the ground handling charges and the addition of one-tenth of one cent per mile to the mileage rate.

Mr. Deachman: One-tenth of one cent a mile to the mileage rate. What did that bring it up to?

Mr. Pratte: Between Toronto and Vancouver before the last increase it was \$120.

Mr. Deachman: One hundred and twenty-dollars.

Mr. Pratte: It is now \$128, according to this information. That is as of August 5. That is not the last increase. One August 5 it went from \$120 to \$128 and in the last increase in the spring of this year it went from \$128 to \$133.

Mr. Deachman: That is an increase from a base of \$120 to \$133, is that right, in the course of the last year?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Deachman: Does that rate include the stopover charges or would those be extra?

Mr. Pratte: No, that is direct, sir.

Mr. Deachman: That is direct. All right. When were stopover charges instituted?

Mr. Pratte: On August 5, 1970.

Mr. Deachman: On August 5, 1970. So if a person were travelling before that date the rate, whether the person made stopovers or not, was the same. Is that not correct?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Deachman: So what we are looking at is a businessman a year ago going out for a trip across the country from Toronto through to Vancouver return and making stops to see his customers along the way. Let us assume a year ago this man's return fare, travelling economy, would have been \$240 at the \$120 rate, right? Now he stops off on the way out at Winnipeg and Regina, he stops at Calgary and finally goes on to Vancouver, so he has made two stopovers on the way out. He comes back via Edmonton, another stop-over, Saskatoon, stops at

[Interprétation]

ligne de Vancouver à Toronto. Afin de nous donner une idée générale sur l'augmentation de ces tarifs, pourriez-vous nous dire quel était le prix d'un voyage Toronto-Vancouver il y a cinq ans? Avez-vous le chiffre?

M. Pratte: Je n'ai pas le chiffre devant moi mais je pourrais certainement vous le trouver. Je ne pense pas que nous l'ayons ici.

M. Deachman: Savez-vous quel est à l'heure actuelle le tarif en classe touriste?

M. Pratte: \$133.

M. Deachman: \$133. Savez-vous quel était le tarif immédiatement avant qu'il ne passe à \$133?

M. Pratte: Je ne me souviens pas mais je vais vous dire d'autres nouvelles augmentations, pendant qu'on cherche le renseignement. La dernière augmentation a été provoquée par une augmentation d'un dollar des frais de manutention au sol et par une augmentation d'un dixième de cent par mille.

M. Deachman: Un dixième de cent par mille au tarif calculé sur le millage. Qu'est-ce que ça faisait?

M. Pratte: Entre Toronto et Vancouver, avant la dernière augmentation, le tarif était de \$120.

M. Deachman: \$120.

M. Pratte: C'est maintenant \$128, d'après ces renseignements. Ceci date du 5 août. Ce n'est pas la dernière augmentation. Le 5 août, les tarifs sont passés de \$120 à \$128 et au printemps de cette année-ci, de \$128 à \$130.

M. Deachman: Par conséquent, le prix est passé de \$120 à \$133 au cours de cette année?

M. Pratte: Oui.

M. Deachman: Ce prix inclut-il les arrêts en route ou y a-t-il un supplément pour cela?

M. Pratte: Non, c'est le tarif pour un vol direct.

M. Deachman: Il s'agit d'un vol direct. Très bien. Depuis quand y a-t-il un supplément pour les arrêts en cours de route?

M. Pratte: Depuis le 5 août 1970.

M. Deachman: Le 5 août 1970. Par conséquent avant cette date, le tarif était le même que le passager s'arrête en route ou non. Est-ce juste?

M. Pratte: Oui.

M. Deachman: Prenons le cas d'un homme d'affaires qui entreprend un voyage à travers le Canada de Toronto à Vancouver et s'arrête en route pour voir ses clients. Il y a un an, cet homme devait payer \$240 pour un vol aller-retour en classe touriste, n'est-ce pas? Supposons maintenant qu'il s'arrête en allant vers Vancouver à Winnipeg, à Regina et à Calgary, il fait donc deux arrêts en cours de route. Il revient en passant par Edmonton, Saskatoon, s'arrête de nouveau à Winnipeg puis continue sur Toronto, comme le font très souvent les hommes d'affaires.

[Text]

Winnipeg again and goes on to Toronto, a not uncommon trip for a businessman covering that territory. All told, he has had two stopovers on the way out and three on the way back. What will his rate now be for the trip? He will have \$133 twice and this gets us up to \$266 as the base rate and the stopovers will add up to how much?

• 1555

Mr. Baldwin: Well, Mr. Deachman, the stop-over charge was introduced on August 5, 1970 at \$5 a stop-over.

Mr. Deachman: Five dollars a stop-over.

Mr. Baldwin: But the stop-over charge, so that we make no mistake about this, was eliminated in the March fare filing, so that any passenger now pays the sum of the sectors on individual trips.

Mr. Deachman: Well, let me deal with this. I am going to come to sectors in a moment. But in the stop-over period, in the case I illustrate, he would have had \$25 of stop-overs.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Deachman: So, here he was. He formerly had—it formerly cost him \$240. We are now up to \$291. Since then you have moved, I think, to the idea of sector charges. Is that correct?

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Deachman: So that what the man is going to pay now, who makes this trip, is the going rate between the points Toronto and Winnipeg, and then the rate for Winnipeg to Regina, and then the rate for Regina to Calgary, and so on, and he will pay the sum of those as he goes around will he not?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Deachman: Under that system, what will his total bill be for the route that I have indicated? You just have to add up those. I will give them to you again, because it would be very interesting to see where it has gone then. It may have gone down, for all I know, but...

An hon. Member: I would doubt it.

Mr. Deachman: ... I want to find that out. You have the points I want, Toronto, Winnipeg; Winnipeg, Regina; Regina, Calgary; Calgary, Vancouver, on the way out. Now he is going to come back; Vancouver to Edmonton; Edmonton to Saskatoon; Saskatoon to Winnipeg; and then he returns triumphantly Winnipeg to Toronto. Let us find out whether he has money left to buy a taxi home to his door. Fasten your seat belts and extinguish your cigarettes.

While that is being worked out, Mr. Chairman, I wonder if I could ask, have there been any increases in other charges? Let us, well... I think your drinks are up; are they not? If he was a man who was fretting about the increase in his air fares and turned to drink, how much would that cost him compared to what they once were?

Mr. Pratte: Well, they were \$1 a drink, and now the price a drink has gone up to \$1.50.

[Interpretation]

res canadiens. En résumé, il a eu deux arrêts en partant et trois arrêts au retour. Combien devra-t-il payer maintenant pour ce voyage? Il devra payer \$133 multipliés par 2, c'est-à-dire \$266 et quel sera le supplément pour les arrêts en cours de route?

M. Baldwin: Il y a supplément pour les arrêts en cours de route depuis le 5 août 1970 qui se monte à \$5.

M. Deachman: Cinq dollars par arrêt.

M. Baldwin: Mais, ne nous méprenons pas, le supplément pour arrêts en cours de route a été supprimé dans les tarifs de mars, de telle sorte que les passagers payent maintenant la totalité des secteurs lors des voyages individuels.

M. Deachman: Continuons sur ce sujet pour l'instant. Je viendrai aux secteurs tout à l'heure. Lorsqu'il y avait un supplément pour les arrêts en cours de route, l'homme d'affaire dont je parlais aurait eu \$25 à payer en plus.

M. Baldwin: C'est cela.

M. Deachman: Donc, voilà. Avant, il devait payer \$240. Maintenant, nous en sommes à \$291. Maintenant, vous avez adopté la formule des secteurs, n'est-ce pas?

M. Baldwin: C'est cela.

M. Deachman: Par conséquent, ce passager va devoir maintenant payer le tarif entre Toronto et Winnipeg, puis entre Winnipeg et Regina, puis entre Regina et Calgary, etc. et il paiera le total, n'est-ce pas?

M. Pratte: C'est juste.

M. Deachman: Selon ce système, quel total devra-t-il verser pour le parcours dont j'ai donné en exemple? Il s'agit de faire une addition. Je vais vous redonner les villes car j'aimerais beaucoup savoir si les prix sont plus hauts ou plus bas.

Une voix: Cela m'étonnerait qu'il soit plus bas.

M. Deachman: Je veux savoir. Voici les villes: Toronto, Winnipeg; Winnipeg, Regina; Regina-California; California-Vancouver. Maintenant, au retour: Vancouver-Edmonton; Edmonton-Saskatoon; Saskatoon-Winnipeg; et il revient triomphant de Winnipeg à Toronto. A-t-il encore de l'argent pour prendre un taxi jusque chez lui? Attachez vos ceintures et éteignez vos cigarettes.

Pendant que l'on cherchait cela, monsieur le président, j'aimerais savoir s'il y a eu d'autres augmentations dans d'autres domaines? Je pense par exemple, aux boissons. Elles ont augmenté, n'est-ce pas? Si, pour se consoler de l'augmentation des tarifs du voyage, un passager s'est décidé à boire, combien cela lui coûtera-t-il par rapport à ce qu'il avait payé avant?

M. Pratte: Eh bien, la boisson coûtait \$1 et elle coûte maintenant \$1.50.

[Texte]

Mr. Deachman: A 50 per cent increase. While we are waiting for those figures, I want to get some comparisons with some other figures. What has been the experience on overseas rates? Let us take it over the same period. Let us take Toronto-London, and take a look at the Toronto-London figures in the same period.

Mr. Pratte: Well, the comparable figure on a mile basis between Toronto and London is higher, on the mile basis, than the domestic fare.

Mr. Deachman: Yes. Well what was it a year ago, and what is it now?

Mr. Baldwin: There was a 5 per cent increase to the basic increase as a result of the IATA agreement introduced this spring.

Mr. Deachman: A 5 per cent increase.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Deachman: And that is the difference in the economy fare, let us say Toronto-London, as compared with a year ago. It is a 5 per cent increase.

Mr. Baldwin: In the basic fare, yes.

Mr. Deachman: In the basic fare, and no other charges on that. Of course, he does not have stop-over charges. What other charges does he have on that.

Mr. Pratte: Well, not between Toronto and London.

Mr. Deachman: Not between Toronto and London. So he has a 5 per-cent increase. If he goes overseas he has a 5 per cent increase in the course of that year, and up to the point of the stop-over charges which brought him up, let us say on that trip,...

Mr. Leblanc: From 120 to 133.

Mr. Deachman: Yes. It is a 10 per cent increase.

Mr. Leblanc: Domestic.

Mr. Deachman: Domestic. But we have not got—and we have not yet compared the stop-over one.

• 1600

Now I want to ask: when you consider that there are many Canadian businessmen who take short hops across the West, and when you consider that you have come along to replace rail in carrying passengers across the West and in joining the country together, do you not agree that when you let your rates rise at the rate you are letting them rise and add the stop-over charges these very rapid increases in rates are tending not to pull the country together as were your original terms of reference from the people of Canada when you began business, but really are tending to drive them apart?

When you stop to think, you have engineered your rate structure in such a way that you offer better bargains and lower increases to people going overseas than you do to the man who is attempting to do business between Eastern Canada and Western Canada. Do you think you really have stayed within the terms of reference given to you by the Canadian people as a transportation company in the passenger business?

[Interprétation]

M. Deachman: Soit une augmentation de 50 p. 100. Je voudrais avoir d'autres chiffres comparatifs. Que s'est-il passé pour les tarifs transatlantiques pendant la même période. Prenons par exemple Toronto-Londres.

M. Pratte: Le tarif du mille est plus élevé entre Toronto et Londres que sur les vols intérieurs.

M. Deachman: Oui. Quel était le prix il y a un an et quel est-il maintenant?

M. Baldwin: Il y a eu une augmentation de 5 p. 100 à la suite de l'accord IATA qui a été conclu au printemps.

M. Deachman: Une augmentation de 5 p. 100.

M. Baldwin: Oui.

M. Deachman: Il y a donc une différence de 5 p. 100, en classe touriste, entre Toronto-Londres, par rapport au tarif de l'année dernière.

M. Baldwin: Sur le tarif de base, oui.

M. Deachman: Sur le tarif de base et c'est tout. Naturellement, il n'y a pas de supplément pour les arrêts en cours de route. Quels sont les autres suppléments?

M. Pratte: Il n'y en a pas entre Toronto et Londres.

M. Deachman: Pas entre Toronto et Londres. Il y a donc une augmentation de 5 p. 100. Sur les vols transatlantiques, il y a donc une augmentation de 5 p. 100 pour cette année en ce qui concerne les suppléments pour arrêts en cours de route, pour le parcours dont j'ai parlé...

M. Leblanc: De 120 à 123.

M. Deachman: Oui, c'est une augmentation de 10 p. 100.

M. Leblanc: Sur les vols intérieurs.

M. Deachman: Sur les vols intérieurs, nous n'avons pas encore eu les chiffres comparatifs à ce propos.

Il y a beaucoup d'hommes d'affaires canadiens qui font plusieurs étapes à travers l'Ouest et si l'on considère que vous avez pris la place du chemin de fer en ce qui concerne le transport des passagers à travers l'Ouest et pour réunir l'ensemble du pays, ne pensez-vous pas que si vos tarifs augmentent au rythme actuel et si vous ajoutez également les suppléments pour escale, que ces augmentations très importantes ne tenteront pas à réunir le pays comme cela était le mandat original que vous a confié le peuple du Canada lorsque vous avez commencé, en fait vous risquez plutôt de diviser le pays.

En fait, vous avez organisé votre structure de tarif de telle sorte que vous offrez des prix plus intéressants et des augmentations inférieures aux gens qui vont à l'étranger que à ceux qui veulent faire des affaires à l'intérieur du Canada. Pensez-vous que vous respectez encore le mandat qui vous a été donné par le peuple canadien en tant que compagnie de transport de passagers?

[Text]

Mr. Pratte: First of all, I just do not know whether our terms of reference are as you have just described them.

Mr. Deachman: I think we know what they were. At the time your airline was built you could not possibly have made a profit. The government of that day saw the necessity for an airline to join the country together and it did it at the expense of the taxpayer because it felt it was necessary.

Mr. Pratte: I agree with you that this was the case at the time Trans-Canada Air Lines, Limited was created, but frankly I just do not know whether this is still our mandate. However, I think one has to remember that these last increases were those of August 5, 1970. There were increases on 150 sectors, while fares were reduced in the case of the Air Canada system on 410 sectors.

I think basically our difference of opinion, if there is one, is one of philosophy. To what extent should our fare structure correspond to our costs? What we tried to do in August of 1970 was to relate our fare structure much more closely to the costs that were incurred in flying a given route, and this is the application of the formula that was proposed, which was \$10 terminal charge plus 5.7 cents a mile. Our fixed costs, take-off and landing of an aircraft, on the average is in the order of \$22 or \$23, and that is regardless of the length of the flight. Those are the ground terminal costs, so one has to decide whether these ground costs, which are incurred regardless of the length of the flight, are going to be paid for by other passengers or whether we are going to try to charge our customers for the value of the service they are given.

Mr. Deachman: The ground cost is how much?

Mr. Pratte: On the average, in the area of a little over \$20.

Mr. Deachman: Twenty dollars what? Per passenger?

Mr. Pratte: No; per person, per flight.

Mr. Deachman: So you have 150 or 160 people in an aircraft: you have a \$20 charge?

Mr. Pratte: This is the cost to us per passenger on an average flight, based on a 60 per cent load factor.

Mr. Deachman: That \$20 is the cost per passenger, not per aircraft?

Mr. Pratte: Of course, this has to be an average. It is per passenger, based on a 60 per cent load factor.

Mr. Baldwin: Those ground costs are incurred every time a passenger gets off or gets on the aircraft. In other words, the stop-over passenger brings those costs to the airline. This is the reason for some of the sector theory.

Mr. Deachman: What were those costs a year ago and the year before that? Have you put your rates up because there has been a rapid increase in those landing charges? Has that been the cause of forcing them up? Is this a changed situation?

Mr. Pratte: I think it is a change in the philosophy behind our task, which is to relate more closely our costs

[Interpretation]

M. Pratte: D'abord, je ne sais pas si notre mandat est bien ce que vous décrivez.

M. Deachman: Je pense que nous le connaissons. Lorsque votre compagnie a été créée, il n'était pas question de faire du bénéfice. Le gouvernement d'alors considérait qu'il fallait qu'une compagnie aérienne réunisse les différentes parties du pays et le fasse au besoin avec l'aide du contribuable car cela était jugé nécessaire.

M. Pratte: Je suis d'accord pour dire que c'était bien le cas à l'époque où la compagnie Transcanada a été créée mais je ne sais pas si c'est toujours là notre mandat. Cependant, il faut se souvenir que les dernières augmentations ont été celles du 5 août 1970. Ces augmentations ont concerné 150 secteurs alors que les tarifs ont été réduits pour Air Canada dans 410 secteurs.

Je crois que notre différence d'opinion n'était si elle existe, est plutôt une question de philosophie. Dans quelle mesure notre structure tarifaire doit-elle correspondre à nos frais? En août 1970, nous avons essayé de faire correspondre notre structure tarifaire plus étroitement aux frais qui nous incombent sur une ligne donnée et c'est là l'application de la formule qui a été proposée, qui correspondait à \$10 de frais d'aéroport plus 5.5 cents par mile. Nos frais fixes pour l'atterrissage et le décollage d'un avion se montent en moyenne à \$22 ou \$23 quelle que soit la longueur du vol. Ce sont les frais d'aéroport au sol et il faut savoir si ces frais au sol qui existent quelle que soit la longueur du vol doivent être payés par d'autres passagers ou bien s'il faut demander à nos clients de payer une valeur correspondante à celle du service qu'ils reçoivent.

M. Deachman: Les frais au sol se montent à combien?

M. Pratte: En moyenne à un peu plus de \$20.

M. Deachman: \$20 comment? Par passager?

M. Pratte: Non, par personne et par vol.

M. Deachman: Bon vous avez 150 ou 160 personnes dans un avion, cela fait des frais de \$20?

M. Pratte: C'est ce à quoi cela nous revient par passager pour un vol moyen, sur la base d'un coefficient d'occupation de 60 p. 100.

M. Deachman: Ces \$20 correspondent aux frais par passager, pas par avion?

M. Pratte: Bien sûr c'est une moyenne. C'est par passager sur la base d'un coefficient d'occupation de 60 p. 100.

M. Baldwin: Ces frais au sol sont engagés chaque fois qu'un passager descend d'un avion ou y monte. En d'autres termes, le passager qui fait une escale crée ces frais à la compagnie. C'est là ce que nous avons pris en considération.

M. Deachman: A combien se montaient ces frais il y a un an, et l'année auparavant? Avez-vous augmenté vos tarifs parce qu'il y a eu une augmentation rapide de ces frais d'atterrissage? Est-ce pour cela que vous les avez augmentés? La situation a-t-elle changée?

M. Pratte: Je crois que c'est aussi une modification de philosophie, nous voulons faire correspondre plus étroite-

[Texte]

to the service we are rendering to the customer. It is true that our ground costs, proportionately, have gone up over the past few years much more rapidly than the flying costs, one of the reasons being that the labour portion of the ground cost is higher than the labour portion of the flying cost.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I wonder if those figures are available now on point to point fares for the trip that I mentioned. Have you been available to produce those?

Mr. Baldwin: They are; \$343 for the sector fares.

• 1605

Mr. Deachman: So in respect of the travelling man going out of Toronto to Vancouver, or Vancouver to Toronto and back, making those five stops across the prairies and back, a year ago he was paying \$240 and now he is paying \$343. That is a percentage increase so big that I am not able to calculate it. I wonder if there is someone here who is faster at arithmetic than me.

The Chairman: Mr. Deachman, your time is pretty well up, so you will have time to figure that out.

Mr. Deachman: Would you put me on the list again, because I have another line of questions.

The Chairman: All right. Mr. McGrath is next.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, since the airline engaged the American management consultant firm of McKenzie, as a result of their recommendations there has been quite a reorganization of the airline. I know we all have felt it right across the country, with staff reductions, changes and reductions in middle management and so on. Has the process been completed?

Mr. Pratte: Definitely, sir.

Mr. McGrath: How many people were laid off all across the airlines.

Mr. Pratte: I would say the reorganization process resulted in approximately 150 management positions being eliminated.

Mr. McGrath: Does that mean 150 people were laid off?

Mr. Pratte: Approximately.

Mr. McGrath: Were there others who were assigned to other positions within the company?

Mr. Pratte: Yes, most of the managers were assigned different positions because there were very few jobs, the contents of which remain the same.

Mr. McGrath: I realize it is not fair to make general observations, but then it would not be fair to be specific. One gets the impression that morale in the company is very low as a consequence of these lay-offs and people are beginning to wonder about their future within the company. I think this is having an effect on the morale of the personnel in the company and, consequently, I would

[Interprétation]

ment nos frais aux services rendus aux clients. Il faut dire que nos frais au sol ont proportionnellement augmenté dans ces dernières années plus vite que les frais en vol, l'une des raisons en est que les frais de personnel sont plus élevés au sol qu'en vol.

M. Deachman: Monsieur le président, je me demande si on peut m'indiquer maintenant les chiffres correspondant au vol dont j'ai parlé.

M. Baldwin: Il s'agit de \$343 pour le tarif par secteur.

M. Deachman: Donc, le voyageur qui va de Toronto à Vancouver ou de Vancouver à Toronto et retour et qui fait ces cinq escales dans les Prairies, payait il y a un an \$240 et paie maintenant \$343. C'est une augmentation en pourcentage si importante que je ne peux même pas la calculer. Je me demande s'il y a quelqu'un ici qui est plus rapide que moi.

Le président: Monsieur Deachman, votre temps de parole est écoulé, vous aurez tout le temps de faire ces calculs.

M. Deachman: Pouvez-vous me remettre sur la liste car j'ai d'autres questions à poser.

Le président: D'accord, monsieur McGrath c'est à vous.

M. McGrath: Monsieur le président, la société de conseil en gestion américaine McKenzie vous a donné des recommandations qui ont entraîné une réorganisation de la compagnie. Les effets en ont été sentis dans tout le pays, réduction de personnel, modifications et réduction chez les cadres etc. Est-ce que cela est fini maintenant?

M. Pratte: Oui, monsieur.

M. McGrath: Combien de gens ont été mis à pied?

M. Pratte: Je dirais que ce processus de réorganisation a abouti à la suppression d'environ 150 postes de cadre.

M. McGrath: Cela signifie-t-il que 150 personnes ont été mises à pied.

M. Pratte: Environ.

M. McGrath: Y en a-t-il d'autres auxquels on a attribué d'autres postes dans la société?

M. Pratte: Oui, la plupart des cadres se sont vu attribuer d'autres postes car il y en avait très peu dont le contenu restait le même.

M. McGrath: Je sais très bien qu'il n'est pas très correct de faire des observations générales, mais cela ne le serait pas plus que de vouloir être précis. On a l'impression que le moral de votre personnel est très bas à la suite de ces mises à pied et les gens s'inquiètent à propos de leur avenir. Je pense que cela a une influence sur le moral du personnel et cela devrait également préoccuper

[Text]

think it should be a cause of concern to management, because certainly it would affect the quality of their work. Are you concerned about this, and is this a fact?

Mr. Pratte: I am very concerned and I always have been very concerned over the morale of the people within Air Canada, especially since I saw the result of a questionnaire which was sent out to management prior to the reorganization where they were asked to express their views on a number of questions, a number of problems. For instance, in one of the questions they were asked to give their views as to whether they felt that we were doing a good job in terms of management. Most of the managers said, no, we were doing a terrible job. Most of the managers expressed concern over the lack of communication between the field and headquarters. Most of the managers expressed concern over our lack of quality in customer service and our lack of expertise in the field of marketing. The results of this questionnaire, which was sent out to 2,000 of our 3,152 managers at that point in time, really formed the basis for the reorganization. We tried, through the reorganization, to establish a structure that would permit us to satisfy the concern of our managers.

● 1610

Mr. McGrath: This resulted in your engaging the management consultant firm?

Mr. Pratte: No. Here is how it happened. The management consultants' firm was hired some time towards the end of March or in early April of 1969, and the reason it was hired is as follows.

When I came in, I inquired from the then branch heads as to what the structure was, as to what the function of each branch and each unit in every branch was. It was evident after a few weeks that there was a great deal of overlap; that we had a vertical structure; that there was a complete total lack of communication between each branch; that there was a lack of communication between the headquarters and the field. Also it was evident that every one of the vice-presidents had suggestions to make as to what the structure should be. The problem was that each one had different suggestions to make. So I felt that, since none of us was an expert in terms of administrative structure, the best thing to do was to hire a consultant who would interview the people at all levels within management and advise us as to how our structure should be in the future.

That is not to say that all our problems are going to be solved just because we have a structure: it is people that make it up and that can either make it go or fail. But I think we have to have a structure that will assist us in building a team spirit as opposed to having a structure that will divide us.

Mr. McGrath: Yes, but I suggest to you that there are people in the company today, who, as a result of what has happened, feel very insecure. They never know when there is going to be another reorganization; when another consultant will be engaged and their jobs will be on the line. I think this is a very serious thing and if I was a career employee of Air Canada, I would feel the same way.

[Interpretation]

la direction car cela influence assurément la qualité du travail. Cela vous préoccupe-t-il et est-ce juste?

M. Pratte: Je m'intéresse beaucoup depuis toujours au moral du personnel d'Air Canada, surtout depuis que j'ai vu les réponses faites à un questionnaire qui avait été envoyé au cadre avant la réorganisation; on leur demandait de donner leur avis à propos d'un certain nombre de problèmes. Par exemple, dans l'une des questions on leur demandait de dire s'ils pensaient que notre gestion était bonne ou non. La plupart des 5 cadres nous ont dit qu'à leur avis nous travaillons fort mal dans ce domaine. La plupart des cadres se sont plaints du manque de communication avec la direction. La plupart des cadres se sont plaints également du manque de qualité des services clientèle et de l'insuffisance de nos efforts de marketing. Ce questionnaire avait été envoyé à 2,000 de nos 3,152 cadres et c'est lui qui a donné la base de cette réorganisation. A travers celle-ci, nous avons essayé d'établir une structure nous permettant de répondre aux préoccupations de nos cadres.

M. McGrath: C'est à la suite de cela que vous avez engagé la société de conseil en gestion?

M. Pratte: Non. Voilà comment cela s'est passé. La société de conseil a été engagée à la fin de mars ou le début d'avril 1969 et si nous l'avons fait, c'est pour la raison suivante.

Lorsque je suis arrivé, j'ai demandé aux chefs des différentes sections quelle était la structure, quelle était la fonction de chaque section et de chaque unité dans chaque section. Après quelques semaines, j'ai constaté qu'il y avait beaucoup de recoupements; nous avions une structure verticale, il y avait un manque total de communication entre les différentes sections et un manque de communication également entre la direction et la base. Il était évident également que chacun des vice-présidents avait des suggestions à faire concernant la structure. Le problème était que chaque suggestion était différente. Je me suis dit alors que comme aucun de nous n'était un expert dans ce domaine, la meilleure chose à faire était d'engager une société conseil qui interrogerait les gens à tous les niveaux de la direction et nous indiquerait quelle devrait être notre structure à l'avenir.

Cela ne veut pas dire qu'une nouvelle structure suffira à résoudre tous nos problèmes: ce sont des gens qui constituent cela et qui entraînent soit la réussite soit l'échec. Mais je pense que une bonne structure peut nous aider à créer un véritable esprit d'équipe par opposition à une même structure qui nous diviserait.

M. McGrath: Bien, il y a des gens dans votre société, qui à la suite de ce qui s'est passé, sont très inquiets. Ils ne savent pas quand il y aura une nouvelle réorganisation, quand on engagera une nouvelle société conseil et si leurs postes ne seront pas menacés. Je pense que c'est là quelque chose de très sérieux et si j'étais un cadre d'Air Canada, j'aurais le même sentiment.

[Texte]

Mr. Pratte: There certainly is no intention of having another reorganization and I hope neither I nor anybody here will have to go through what I have had to go through; but at the same time, those same managers were complaining in their response to the questionnaire about the fact that there was no challenge in their job, that every promotion was given on the basis of seniority, that there was no recompense for good performance.

Mr. McGrath: Do you feel that the new organization will increase the efficiency of the company to the point where you will be able to show a profit as you did in the past?

Mr. Pratte: Certainly. The object of the reorganization was I think twofold: to become more effective and to create a better environment in which to work.

Mr. McGrath: When did your new organization come into effect?

Mr. Pratte: May 1, of last year, but not all of the staffing. The basic structure came into effect on May 1.

Mr. McGrath: And your fiscal year coincides with the calendar or the government's?

Mr. Pratte: The calendar year.

Mr. McGrath: And you are currently showing a deficit?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. McGrath: On the same subject, really—reorganization, and the consolidation of your Ottawa office with your Montreal operation. Could I have your rationale behind that move, because it does not seem to make much sense to a lot of us to close down the office here, serving as it does a metropolitan area of half a million people of the national capital?

Mr. Pratte: Basically, the rationale is that Telpak-ing Ottawa to Montreal, so far as we are concerned, will result in better service to Ottawa and substantial savings to Air Canada.

Mr. McGrath: Yet I am informed that your experience with Telpak consolidation has not been a happy one. Is that right?

Mr. Pratte: No, I do not think that is right, sir. What is true is that when Telpak was first introduced there were some problems, not because of the consolidation but because of staffing in the consolidated office. We have had no complaints on Telpak, and I have heard of none since I have been in Air Canada.

Mr. McGrath: You are going to substantially increase the traffic in the Montreal office, obviously, are you not, by consolidating the Ottawa office with the Montreal operation? With that increase in traffic will there be a corresponding increase in personnel down there?

• 1615

Mr. Pratte: Not corresponding. That is precisely where the saving occurs.

Mr. McGrath: So how many people will lose their jobs?

[Interprétation]

M. Pratte: Nous n'avons certainement pas l'intention de procéder à une nouvelle réorganisation, et je ne souhaite à personne d'avoir à refaire ce que j'ai déjà fait; mais, en même temps, ces cadres se plaignaient dans leurs réponses aux questionnaires que leur travail n'était pas intéressant de sorte que les promotions étaient attribuées sur la base de l'ancienneté et de ce que l'on ne récompensait pas les gens selon leur mérite.

M. McGrath: Pensez-vous que la nouvelle organisation va augmenter l'efficacité de la compagnie en points suffisants pour vous permettre d'être à nouveau bénéficiaire?

M. Pratte: Assurément. L'objectif de cette réorganisation était double: nous voulions devenir plus efficaces et créer un meilleur milieu de travail.

M. McGrath: Quand votre nouvelle organisation a-t-elle pris effet?

M. Pratte: Le 1^{er} mai de l'année dernière, mais pas pour tout le personnel. La structure de base a pris effet le 1^{er} mai.

M. McGrath: Et votre année financière coïncide avec le calendrier du gouvernement?

M. Pratte: C'est l'année normale du calendrier.

M. McGrath: Avez-vous actuellement un déficit?

M. Pratte: En effet, monsieur.

M. McGrath: A propos de cette réorganisation et de la fusion de bureau d'Ottawa avec celui de Montréal, pourriez-vous m'indiquer quelle est la raison de cette opération, il y a beaucoup de gens qui trouvent étrange que vous fermiez le bureau d'Ottawa alors qu'il dessert une zone d'un demi-million d'habitants de la capitale nationale?

M. Pratte: La raison fondamentale en est qu'en transférant ainsi les services d'Ottawa à Montréal, nous améliorerons le service rendu à Ottawa tout en effectuant d'importantes économies.

M. McGrath: Pourtant on m'a dit que votre expérience avec le système de fusion Telpak n'avait pas été très heureuse. Est-ce juste?

M. Pratte: Non, je ne le pense pas. Ce qui est vrai est que il y a eu certains problèmes lorsque l'on a lancé Telpak, mais pas à cause de la fusion, à cause du personnel dans le nouveau bureau. Nous n'avons reçu aucune plainte à propos de Telpak, et je n'en ai jamais entendu parler depuis que je suis à Air Canada.

M. McGrath: Vous allez donc augmenter beaucoup le travail du bureau de Montréal, en effectuant cette fusion entre les deux bureaux. Cette augmentation de travail sera-t-elle accompagnée par une augmentation correspondante du personnel là-bas?

M. Pratte: Pas une augmentation correspondante; c'est bien là justement que nous pouvons faire des économies.

M. McGrath: Alors, combien de gens vont-ils perdre leur travail?

[Text]

Mr. Pratte: No one will lose their jobs.

Mr. McGrath: What happens to the Ottawa personnel?

Mr. Baldwin: They have all been guaranteed jobs within the company, subject of course to their willingness to accept transfers where this may be appropriate.

Mr. McGrath: The bilingual staff will be transferred to Montreal?

Mr. Baldwin: They will have the right to exercise options in accordance with the contract agreement, the union agreement, and in accordance with the offers which we have made which will allow them to exercise certain priorities—Montreal, Toronto or Winnipeg—depending on the jobs that open up.

Mr. McGrath: When is the consolidation supposed to take place?

Mr. Baldwin: The consolidation is intended to take place October next, and this is why we thought that we were, as I said, acting in a rather good fashion in the sense that we gave a full year's warning of what we thought was a plan for improved service and improved efficiency and allowed a full period of 12 months in which to discuss the implications of this and work out the best solution for all concerned.

Mr. McGrath: What about your leasing arrangements in Ottawa? What happens to them?

Mr. Baldwin: There will be a reduction in the requirements for the space that we had previously committed ourselves to, and while I would not want to go into detail on what is a matter of private proprietary management, there are discussions going on about sublease of that space now.

Mr. McGrath: When was that space contracted for?

Mr. Baldwin: I would think two or three years ago. I cannot remember the exact date.

Mr. McGrath: I see. Quite well in advance of this present move to consolidate.

Mr. Baldwin: Yes. Before the move to consolidate.

Mr. McGrath: I see. Was there any additional space contracted for within recent times?

Mr. Baldwin: Not subsequent to the decision to consolidate.

Mr. McGrath: Could it be said that there was space contracted for in anticipation of the consolidation?

Mr. Baldwin: In Montreal or in Ottawa, sir?

Mr. McGrath: In Ottawa.

Mr. Baldwin: No, the original...

Mr. McGrath: I say in anticipation.

Mr. Baldwin: The original decision on the space requirements here was taken before the study was undertaken and the decision taken too that consolidation would be a wise move.

[Interpretation]

M. Pratte: Personne.

M. McGrath: Que va-t-il se passer pour le personnel d'Ottawa?

M. Baldwin: On leur a garanti à tous des postes dans la Société en fonction bien sûr de leur disposition à accepter des transferts lorsque cela serait nécessaire.

M. McGrath: Le personnel bilingue sera transféré à Montréal?

M. Baldwin: Ils auront le droit de faire valoir des options d'après les accords contractuels, les accord syndicaux et selon les offres que nous avons faites et qui les autoriseront à faire valoir certaines priorités, Montréal, Toronto, Winnipeg, selon les postes qui s'offrent.

M. McGrath: Quand cette fusion doit-elle avoir lieu?

M. Baldwin: La fusion est prévue pour le mois d'octobre, et c'est pourquoi nous pensons que nous avons agi de façon très correcte puisque nous avons donné qu'une année entière de préavis de ce qui, à notre avis, était un programme apportant une amélioration du service et de l'efficacité, nous avons donné une période de 12 mois pendant laquelle on discutait des conséquences de cette modification et trouver une solution plus satisfaisante pour toutes les personnes concernées.

M. McGrath: Mais qu'advient-il des locaux que vous avez loués à Ottawa?

M. Baldwin: Nous aurons besoin de moins de surface de ce que nous avions loué précédemment et je ne veux pas entrer trop en détail sur quelque chose qui est une affaire personnelle de gestion mais nous envisageons de sous-louer cette surface.

M. McGrath: Quand cette surface a-t-elle été louée?

M. Baldwin: Il y a je crois deux ou trois ans. Je ne me souviens pas exactement.

M. McGrath: Donc, bien avant la décision de fusion.

M. Baldwin: Oui. Bien avant.

M. McGrath: Je vois. Avez-vous récemment loué une surface supplémentaire.

M. Baldwin: Pas après avoir pris la décision de fusion.

M. McGrath: Peut-on dire que vous avez loué une surface supplémentaire en anticipation de la fusion?

M. Baldwin: A Montréal ou à Ottawa?

M. McGrath: A Ottawa.

M. Baldwin: Non, la décision...

M. McGrath: J'ai dit en anticipation.

M. Baldwin: La décision primitive concernant nos besoins en surface a été prise avant que l'étude soit entreprise et que l'on prenne la décision concernant la fusion.

[Texte]

Mr. McGrath: What about your steps to move to have a bilingual operation in Ottawa? That has caused some concern and friction, and I speak as a taxpayer and as a member of Parliament who has to use the Ottawa airport frequently. What is happening here?

Mr. Baldwin: I am not quite sure what specific...

Mr. McGrath: Are you working towards a policy where all staff at Ottawa airport will have to be bilingual?

Mr. Baldwin: We are working towards a policy where we will be able to have bilingual staff available in all public contact positions in Ottawa in sufficient numbers to deal with the requirements of the travelling public without any excessive delay at any particular point.

Mr. McGrath: Does this policy prevail across the country?

Mr. Baldwin: It prevails wherever there is a demand for bilingual services, and the objective we set relates to the volume of that demand.

Mr. McGrath: For example, would it apply to all of the major stations across the country, say, from St. John's, Newfoundland, to Victoria?

Mr. Baldwin: No, because the demand varies a great deal from city to city.

Mr. McGrath: I see.

Mr. Baldwin: But some demand exists at most points, because you must remember that, let us say, a Franco-phone traveller originating in a Francophone area but going to what is primarily an Anglophone area or an English-speaking area still requires service at that other end for his return journey if he is a return traveller. It is commercial good sense for us to be able to cater to them, just as we try to cater to the German-speaking citizens on the German route and the Scandinavians and this sort of thing.

Mr. McGrath: Of course that makes sense. I am concerned about the present staff and their rights. This is what prompted these questions in the first instance. Your reply naturally is a logical one in that sense, but I am talking about in the sense of what is to become of those employees of Air Canada who are not able to speak the two official languages.

Mr. Baldwin: We do not believe their positions will be prejudiced in any regard, although in some cases relocation may develop.

Mr. McGrath: What is the timetable for the complete changeover at Ottawa airport in terms of bilingual service to the public?

Mr. Baldwin: We have not set a specific timetable in terms of any complete changeover. We are trying to adjust to the staffing requirements and the nature of the demand.

Mr. McGrath: May I ask you, Mr. Baldwin, if you are concerned at all over the morale of the employees of the airline at the present time?

[Interprétation]

M. McGrath: Qu'en est-il de votre décision d'avoir un personnel bilingue à Ottawa? Cela a créé certaines difficultés et je parle en tant que contribuable et que député qui a à utiliser fréquemment l'aéroport d'Ottawa. Que se passe-t-il dans ce domaine?

M. Baldwin: Je ne vois pas très bien quel...

M. McGrath: Envisagez-vous que tout le personnel de l'aéroport d'Ottawa devrait être bilingue?

M. Baldwin: Nous voulons pouvoir faire en sorte qu'il y ait une quantité suffisante de personnel bilingue dans les postes en contact avec le public à Ottawa permettant de faire face aux besoins du public sans créer jamais de retard.

M. McGrath: Cela s'applique-t-il pour le reste du pays?

M. Baldwin: Cela s'applique là où il y a une demande pour les services bilingues, et les objectifs que nous imposons correspondent au volume de cette demande.

M. McGrath: Par exemple, cela s'appliquerait-il aux principaux aéroports du pays, de Saint-Jean à Terre-Neuve à Victoria?

M. Baldwin: Non, car la demande dépend beaucoup d'une ville à l'autre.

M. McGrath: Je vois.

M. Baldwin: Mais il existe quand même une demande dans la plupart des endroits, car il faut se souvenir qu'un voyageur francophone qui part d'une zone francophone ne peut aller dans une région anglophone et s'il fait le voyage retour, il a besoin de services en français à cet endroit. Il nous faut donc être capables de nous occuper de lui de la même façon que nous nous occupons des Germanophones sur notre ligne vers l'Allemagne ou des Scandinaves, etc.

M. McGrath: Oui, cela est très logique. Je me préoccupe du personnel actuel et de ses droits. C'est là ce qui m'a poussé à poser ces questions. Votre réponse est très logique mais je me demande ce qui va se passer pour ces employés d'Air Canada qui ne peuvent pas parler les deux langues officielles.

M. Baldwin: Nous ne pensons pas qu'ils aient à subir aucun préjudice, bien qu'ils aient parfois à être mutés.

M. McGrath: Quel est le calendrier prévu pour les modifications à l'aéroport d'Ottawa en ce qui concerne les services bilingues?

M. Baldwin: Nous n'avons pas encore défini un calendrier précis, nous essayons d'ajuster des besoins en personnel et la demande.

M. McGrath: Vous inquiétez-vous, monsieur Baldwin, du moral de vos employés à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Baldwin: I think the answer I would give in the first instance is to refer to the management level which was dealt with by the Chairman and say that to the best of my knowledge, based upon the system visits I have made, while there may be and probably always will be spot problems at the management level, the morale is substantially better, given the exception of spot problems.

Mr. McGrath: Does that include lower management level, supervisory personnel?

Mr. Baldwin: Yes, in my opinion, and it will improve still further as our philosophies with regard to management take effect.

The Chairman: Mr. McGrath, would you like to be put on the second round? Your time is up.

Mr. McGrath: I have a final question.

Mr. Baldwin: As regards the nonmanagement area, the contract area, I think a number of the steps we have taken in terms of improved performance review and improved contact at the field level have led to major improvements. At the same time, I think there is no point in being less than frank in saying that we feel certain morale problems were created as a result of some of the events of the last two or three months, and this is inevitable at any time this sort of thing happens, but we are working very hard to deal with that situation.

Mr. McGrath: May I be permitted to ask one localized local question concerning my own constituency? Do you intend this year to operate your transatlantic service out of St. John's, Newfoundland—the one that is currently operated out of Gander?

Mr. Baldwin: Not a hope.

Mr. McGrath: Why?

Mr. Baldwin: St. John's airport is not satisfactory for a transatlantic stop at the present time. Gander is perfectly satisfactory for a transatlantic stop and our plans are based upon the continuing use of Gander airport in that connection.

Mr. McGrath: What about your feeder service from St. John's to Gander?

Mr. Baldwin: The feeder service, St. John's to Gander?

Mr. McGrath: I mean, are you taking steps to provide a proper connecting service so people will not have to wait there all day?

Mr. Baldwin: This, I think, would relate to the comment the Chairman made earlier about developing a co-operative relationship with the regional carrier to provide regional and local short-haul services.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct the first question, Mr. Chairman, to Mr. Pratte. Air Canada, Mr. Pratte, is referred to on several occasions throughout the world with the various airlines as a

[Interpretation]

M. Baldwin: Je commencerai tout d'abord par la direction dont le président parlait il y a quelques minutes. En autant que je sache, d'après les visites que j'ai faites, bien qu'il y ait eu certaines difficultés au niveau de la direction, le moral s'est amélioré.

M. McGrath: Ceci est-il valable pour les cadres moyens et le personnel de surveillance?

M. Baldwin: A mon avis, oui et l'amélioration se poursuivra lorsque les nouvelles politiques entreranno en vigueur.

Le président: Monsieur McGrath, voulez-vous que je vous mette sur ma liste pour un deuxième tour? Votre temps est épuisé.

M. McGrath: J'ai une dernière question.

M. Baldwin: En dehors de la direction, en ce qui concerne les employés, plusieurs mesures ont été prises afin d'améliorer les contacts en particulier et nous sommes parvenus à des améliorations certaines. En même temps, je crois qu'il vaut mieux être franc, nous savons qu'il y a certains problèmes à la suite des événements des deux ou trois derniers mois et ceci est inévitable, mais nous faisons de notre mieux pour résoudre le problème.

M. McGrath: Puis-je poser une question d'ordre local à propos de ma circonscription? Avez-vous l'intention de modifier votre service transatlantique et de faire partir le vol de Saint-Jean, Terre-Neuve, et non plus de Gander?

M. Baldwin: C'est sans espoir.

M. McGrath: Pourquoi?

M. Baldwin: L'aéroport de Saint-Jean ne convient pas pour l'instant. Gander est tout à fait satisfaisant et nous continuerons à utiliser l'aéroport de Gander pour un arrêt transatlantique.

M. McGrath: Qu'allez-vous faire pour le service de correspondance de Saint-Jean à Gander?

M. Baldwin: Vous avez cette correspondance de Saint-Jean à Gander?

M. McGrath: Allez-vous prendre des mesures pour que les services de correspondance soit meilleur de façon à ce qu'il ne faille pas attendre toute la journée?

M. Baldwin: Ceci est lié à la remarque que faisait le président tout à l'heure à propos des relations avec les transporteurs régionaux qui se chargeraient des parcours régionaux et locaux.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord poser une question à M. Pratte. On cite souvent Air Canada en exemple dans les autres pays. Si Air Canada a une aussi bonne réputation parmi les com-

[Texte]

model that some of the other countries are trying to follow. If this is held in such high esteem by other carriers, why did you hire a firm of consultants to change the service that you had before?

Mr. Pratte: We hired a firm of experts to advise us because we wanted to get the best piece of advice as to whether really we could improve, or whether we were that good that there was no improvement possible. I think it is perfectly normal for any firm after 35 years in existence to have an outside firm have a look and try to determine whether you are doing as well as you ought to be doing, or whether you can improve. It is quite true that Air Canada has always been held in very high esteem throughout and world in the air transportation business particularly. That was particularly true in the technical field.

I do not think we were that strong in terms of marketing, sales effort and promotion and that is what our analysis has proven. As a matter of fact, the formula that we have adopted for the Marketing Department as we have it set up now is a first in terms of airlines, and we have just been copied by Pan American. We have adopted the formula that has made the success of the consumer products industry where they have a product or brand manager that looks after a certain market and plans for the sale in that market, that is the formula we have adopted.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the next question maybe very hypothetical, but from memory, I believe you carried approximately 7.5 million passengers last year. We had the CNR before us and they claim that they carried 13 million passengers last year. Your Annual Reports, going back over the years, shows this has doubled in a period of approximately 10 years. Have you made any projections of the date you possibly will surpass the number of passengers carried by the CNR? This, I know, will put Mr. Vaughan in an odd position.

Mr. Pratte: We hope this will come very soon.

Mr. Trudel: Have you had any projections in time, in number of years?

• 1625

Mr. Pratte: No. Any numbers that we have are not based on any serious studies. The marketing department is now engaged in the process of preparing its part of a five year corporate plan. This is something new. However, those projections will be made and maybe next year we will be able to answer your question.

Mr. Trudel: We have heard good reports from Air Canada regarding the increase in passengers, and I just quoted the figure. Aslo, I believe your freight increase is in the neighbourhood of 25 per cent. But this still leaves your airline with an occupancy of only 57 per cent. Yet it seems to me that you have purchased aircraft that will double or possibly triple the occupancy that you have now within the very short range. What was the main reason for securing such large aircraft when you could not fill the existing facilities you have now?

Mr. Pratte: I think the answer is that the decision to purchase those aircraft was made and the contracts were

[Interprétation]

pagnies aériennes, pourquoi avez-vous engagé une firme d'experts pour modifier votre service?

M. Pratte: Nous avons engagé une firme d'experts pour qu'elle nous conseille car nous voulions savoir si nous pouvions nous améliorer ou bien si notre service est si parfait qu'aucune amélioration n'était possible. Il est tout à fait normal pour une société qui existe depuis 35 ans de demander à une firme extérieure de déterminer la politique à suivre et les modifications à apporter. Il est vrai qu'Air Canada a une excellente réputation dans le monde entier, surtout dans le domaine technique.

Par contre, nous ne sommes pas dans une situation parfaite sur le plan de la commercialisation et de la promotion des ventes comme l'a prouvé l'analyse. En fait, nous avons adopté une nouvelle formule pour la division de la commercialisation. Nous avons été les premiers à le faire et *Pan American* vient de nous imiter. Nous avons adopté la formule qui a permis à l'industrie des produits de consommation de remporter de tels succès: le responsable d'un produit ou d'une marque étudie les marchés et établit des prévisions pour la vente sur ce marché; c'est la formule que nous avons adoptée.

M. Trudel: Monsieur le président, il me semble me souvenir que vous avez transporté environ 7.5 millions de passagers l'année dernière. Nous avons entendu les représentants du CN nous dire qu'ils avaient transporté 13 millions de passagers l'année dernière. D'après votre rapport annuel, le chiffre a doublé en dix ans. Avez-vous fait des prévisions pour vous permettre de savoir quand vous pourrez dépasser le CN dans ce domaine? M. Vaughan s'est trouvé dans une situation assez délicate.

M. Pratte: Nous espérons que ce sera très bientôt.

M. Trudel: Avez-vous fait des prévisions précises, pouvez-vous nous donner un nombre d'années?

M. Pratte: Non, tous les chiffres que nous pouvons avoir sont hypothétiques, nous n'avons pas poussé nos études assez loin. Maintenant, la division de la commercialisation va préparer une partie du plan quinquennal. C'est quelque chose de tout à fait nouveau. Cependant, lorsque ces projections seront terminées, peut-être l'année prochaine, nous pourrions répondre à votre question.

M. Trudel: Le nombre de passagers transportés par Air Canada a augmenté, je viens de citer les chiffres. En outre, je crois que le transport du fret a augmenté d'environ 25 p. 100. Cependant, vos capacités ne sont utilisées qu'à raison de 50 p. 100. Pourtant, vous avez acheté un avion qui va doubler ou même tripler votre capacité actuelle. Pourquoi avez-vous décidé d'acheter un avion aussi important alors que vous ne pouviez pas travailler à pleine capacité?

M. Pratte: On a décidé d'acheter cet avion il y a trois ou quatre ans, lorsque les prévisions de trafic étaient

[Text]

signed two, three and four years ago, when the projections in terms of traffic were much more optimistic than they are today. That is precisely the problem that all North American carriers have, and that is one of the basic reasons some of the U.S. carriers are in financial difficulties. They based their decision to buy a great number of 747s on a traffic forecast that did not materialize. I think it is very difficult to blame anyone, because it is very hard to determine exactly what the traffic is going to be in 1975, for instance.

Mr. Baldwin: I think perhaps I might add, Mr. Trudel, as well that in looking at the number of seats that are added to the fleet in terms of new aircraft one should perhaps also remember that during this same period we will be retiring quite a substantial number of the present aircraft, the Vanguards and the Viscounts, and if you take the seats that are involved in that and deduct them from the new seats that are being added, really it is a relatively small number of new seats that are going to be added, although the aircraft are faster and more efficient.

Mr. Trudel: This leads me then to my next question, Mr. Chairman. By retiring these aircraft do you feel that you will be able to secure a market to offload the units you will be retiring on to smaller lines or possibly trunk lines?

Mr. Pratte: Well, some of the aircraft that we have to retire have very little life in them and they are quite expensive to operate. We have tried to sell some of them to the regional carriers but they are not interested. They are mostly all depreciated in our books, so the sale of these aircraft is not going to affect our balance sheet to any substantial extent. Certainly we are working towards having a more efficient fleet, and this is the reason we are moving gradually towards an all-jet fleet. In terms of our routes at the present time this seems to be better than continuing to fly Viscounts indefinitely, which we cannot do unless we are prepared to spend substantial sums of money.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the next question has to do with the empty space which you have on the airlines. Possibly this may be in violation of the international agreement, but I will put forth this proposal and get the reaction of the witnesses. If you have 43 per cent of the space on some flights, would it not be wise to consider a proposal where you could get, on a first come, first serve basis, at a reduced rate, passengers on to these aircraft? I feel there is a break-even point—that possibly after you have a certain amount of occupancy your expenses are paid for and this would possibly offset the deficit that we have this year.

• 1630

Mr. Pratte: We are open to any suggestion that will improve both our service and our financial results, but I would like to see this on this load factor of 57 per cent. One has to remember that this is a yearly average and therefore one could very well be mislead in saying that you are not carrying enough passengers. Certainly 57 per cent is not enough but we figure that on the average we cannot, without the service deteriorating substantially, go over a yearly average of 65 per cent because of the fact that we have a problem in the summertime. We have our

[Interpretation]

beaucoup plus optimistes qu'elles ne le sont actuellement. Tous les transporteurs nord-américains se heurtent à ce problème et c'est justement pour cela que certains ont des difficultés financières à l'heure actuelle. Ils ont décidé d'acheter un grand nombre de 747 en se basant sur des prévisions de trafic qui ne se sont pas matérialisées. Il est difficile de blâmer qui que ce soit car il est difficile de déterminer avec exactitude ce que sera le trafic en 1975, par exemple.

M. Baldwin: D'autre part, ces nouveaux avions vont accroître notre nombre de sièges mais il ne faut pas oublier que pendant la même période, nous retirerons du service une bonne partie des avions que nous avons actuellement, les Vanguards et les Viscounts et si vous divisez ce nombre de sièges du nombre des nouveaux sièges, celui-ci s'en trouve considérablement réduit. En outre, l'avion est plus rapide et plus efficace.

M. Trudel: Ceci m'amène à poser cette question, monsieur le président. En retirant de ces avions du service, pensez-vous que vous pourrez les vendre facilement?

M. Pratte: Certains des avions que nous allons retirer du service sont réellement très vieux et reviennent très chers à exploiter. Nous avons tenté d'en vendre quelques-uns aux transporteurs régionaux mais cela ne les intéresse pas. Pour la plupart, l'amortissement est terminé de telle sorte que la vente de ces avions ne va presque pas affecter notre bilan. Nous tentons d'avoir une flotte plus productive et c'est pourquoi nous n'aurons bientôt plus que des avions à réaction. Sur le plan des parcours, il vaut mieux adopter cette solution que de continuer à exploiter les Viscounts indéfiniment, ce que nous ne pourrions pas faire sans dépenser beaucoup d'argent.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais ensuite poser une question à propos des places vides. Ce que je vais dire va peut-être à l'encontre des accords internationaux mais je voudrais, néanmoins connaître la réaction des témoins. Si l'avion n'est plein qu'à 43 p. 100, ne pensez-vous pas que vous pourriez prendre des passagers à un tarif réduit, le premier arrivé étant le premier servi? Ceci permettrait peut-être de compenser le déficit que vous avez eu cette année.

M. Pratte: Nous sommes prêts à accepter toutes les propositions qui nous permettront d'améliorer notre service et nos résultats financiers. J'aimerais vous parler de ce facteur de charge de 57 p. 100. Il faut se rappeler qu'il s'agit là d'une moyenne annuelle et par conséquent il peut y avoir un malentendu. Certes, le chiffre de 57 p. 100 n'est pas suffisant mais en moyenne nous ne pouvons pas, sans détériorer la qualité du service, dépasser une moyenne annuelle de 65 p. 100 car nous avons des problèmes en été. Il y a pointe de trafic en été et par consé-

[Texte]

traffic peaks substantially in the summertime and therefore with an average load factor on a yearly basis of 65 per cent that may mean on a certain route in the summertime 75 per cent. If you have 75 per cent that may mean that a lot of people are not going to be able to get seats on the weekends. So, I think to only work on the basis of an average yearly load factor in so far as our planning is concerned is not really good enough; we have to work at it in terms of our major routes and service routes.

Mr. Baldwin points out to me—and this is quite true—that while 57 per cent is not high enough, and this is not what we are planning, it is still much higher than the results achieved by the American carriers, which go from 42 to 52 or 53 per cent.

Mr. Trudel: I had occasion to ride on a few of the American carriers and I can vouch for that, Mr. Pratte.

Have you given any consideration to the possibility of having charter flights in the off-seasons on some of your equipment that is possibly not being used at peak capacity?

Mr. Baldwin: Yes. Our charter program has been steadily expanding both in the off-hours of the day and in the off-seasons and there are plans for further sales efforts in that area.

One of the most interesting examples I came across recently—and this may be of interest to Mr. Deachman—was the fact, for example, that we managed to sell the Victoria Literary Guild on two charters to Los Vegas.

Mr. Trudel: Mr. Pratte, I believe you commented earlier on the main reason for the deficit when you gave your answer. I was wondering if you could possibly qualify the reason for having run a period of nine or ten years without a profit. What would have been the main reason? I believe you mentioned a strike or other factors last year. Could you qualify it again for me?

Mr. Pratte: No, we did not have a strike in 1970, therefore I could not blame a strike for the deficit. I suppose it is very difficult to determine exactly the cause of the deficit. I certainly am not happy about it. One thing that is certain is that the traffic was much weaker than we had expected. The economy slowed down substantially. There might be other reasons that I do not know about, but certainly it was the state of the economy and the fact that people travelled less than we had predicted. This is not only particular to Canada; it also happened throughout the United States. There were certainly two big factors for the poor results that we have shown.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, a figure was given to us that I believe was a prepayment on some of the aircraft that you purchased—it was 30 million dollars—but on going over the figures I believe the prepayments that you as an air line have is closer to 126 million dollars. My question is do you secure interest on the prepayment that you make to these various air lines?

Mr. Pratte: The answer to your question is no.

Mr. Trudel: Do you know of such an arrangement?

Mr. Pratte: No.

[Interprétation]

quent, si la moyenne annuelle était de 65 p. 100, elle serait de 75 p. 100 en été sur certains parcours. Si on arrive à ce chiffre de 75 p. 100, de nombreuses personnes ne parviendront pas à avoir de places pendant les fins de semaines. Par conséquent, nous ne pouvons pas établir nos prévisions en fonction de la charge moyenne annuelle; nous devons penser surtout à nos parcours principaux et à nos lignes de correspondance.

M. Baldwin vient de me faire remarquer—c'est tout à fait juste—que bien que le chiffre de 57 p. 100 ne soit pas suffisant et ne réponde pas à nos prévisions, il est supérieur au chiffre auquel les transporteurs américains sont parvenus, soit de 42 à 52 ou 53 p. 100.

M. Trudel: J'ai déjà pris certaines lignes américaines et je l'admets facilement, monsieur Pratte.

Avez-vous envisagé d'avoir des vols nolisés pendant la basse saison lorsque tout votre matériel n'est pas utilisé à pleine capacité?

M. Baldwin: Oui. Notre programme de vols nolisés a pris beaucoup d'importance pendant les heures creuses et les périodes creuses et nous allons encore faire des efforts dans ce domaine.

Il y a en particulier un exemple très intéressant. Nous avons réussi à vendre à la Victoria Literary Guild deux charters pour Las Vegas.

M. Trudel: Monsieur Pratte, vous nous avez donné tout à l'heure la raison de votre déficit. Pourriez-vous nous indiquer quelle est la raison exacte de ce déficit alors que vous avez fait des bénéfices pendant neuf ou dix ans? Vous avez parlé de grève entre autre facteur l'année dernière. Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Pratte: Nous n'avons pas eu de grève en 1970 et par conséquent je ne peux pas dire que le déficit provient de la grève. Il est très difficile de déterminer quelle en est la cause. Le trafic a été bien inférieur à ce que nous espérions. L'économie a considérablement ralenti. Il y a peut-être d'autres raisons que je ne connais pas mais en tout cas, la conjoncture économique et le fait que les gens voyagent moins que nous ne l'avions prévu ont été deux facteurs très importants. Ceci n'est d'ailleurs pas propre au Canada mais s'est également produit aux États-Unis. Ce sont deux facteurs très importants qui sont certainement à l'origine des résultats que nous avons obtenus.

M. Trudel: Monsieur le président, on nous a donné un chiffre concernant les acomptes qui avaient été versés pour certains avions. Il s'agissait de 30 millions de dollars. Mais en regardant les chiffres, je crois que l'ensemble de vos acomptes se montent à 126 millions de dollars. J'aimerais savoir s'il y a des intérêts sur les acomptes que vous avez versés?

M. Pratte: Non.

M. Trudel: Savez-vous si l'on peut prendre de telles dispositions?

M. Pratte: Non.

[Text]

Mr. Trudel: I was looking at the bonds—we have this chart that was given to us by the CNR—and wondering if you have averaged out the aggregate of your bonds that are being held by Air Canada?

Mr. Pratte: I will have that information for you in just a second.

• 1635

Mr. Trudel: Fine. At the same time possibly, Mr. Chairman, they could secure the information at the source whether this is from government borrowing or from public borrowing. Possibly this information could be secured at the same time.

Mr. Pratte: It is entirely from government borrowing, money borrowed directly from the government except on an on-and-off basis sometimes from our bankers. We borrow at times from our bankers.

Mr. Trudel: This would be for operational expenses?

Mr. Pratte: Very short term.

Mr. Trudel: Long range would be secured from government bonds. Possibly my time is up, Mr. Chairman, so I will have other questions later.

The Chairman: Thank you, Mr. Trudel. Mr. Leblanc. Mr. Harries.

Mr. Harries: Mr. Chairman, first of all, Mr. Pratte, I would like to say as a casual user of your airline that it would be my observation that the quality of the service and the general morale of the staff is significantly better now than it was two years ago. I think that is quite apparent, and I would like, if I may, sir, to congratulate you and the reorganized management on what seems to me to be a very effective job.

Mr. Pratte: Thank you very much. The credit all goes to the people around me here and to the others working at headquarters and in the field.

Mr. Harries: Were you unable to find a competent consultant in Montreal? Was that what made you go to New York?

Mr. Pratte: I think that is, if I may so, a loaded question.

Mr. Harries: You bet it is.

Mr. Pratte: Undoubtedly there are quite a number of competent management consultant firms in Montreal and Toronto and elsewhere in the country, and our auditors here certainly would confirm that. I am going to tell you very frankly how I did arrive at that decision and I alone bear that responsibility.

When I decided to hire, subject to the approval of the Board of Directors, a firm of outside management consultants, I asked to meet with four or five of the top management consultant firms in the country. I saw them individually. I told them what I thought the problem was and asked them to be back to me within a month with a brief outline of how they would approach the problem.

During that month, through one of the vice-presidents of Air Canada I heard about the McKinsey firm, which I

[Interpretation]

M. Trudel: J'étudiais la question des obligations. Le CN nous a donné un tableau et je voulais savoir si vous avez fait la moyenne des obligations d'Air Canada.

M. Pratte: Je vais vous donner ce renseignement dans quelques minutes.

M. Trudel: Bien. En même temps, monsieur le président, il pourrait peut-être vérifier l'information pour savoir s'il s'agit d'emprunts gouvernementaux ou publics. Peut-être nous pourrions nous assurer de cela.

M. Pratte: Cet argent provient uniquement du gouvernement, sinon quelques emprunts auprès de nos banquiers.

M. Trudel: C'est pour les dépenses d'exploitation?

M. Pratte: Mais à très court terme.

M. Trudel: Les prêts à long terme proviennent du gouvernement. Peut-être, j'ai épuisé mon temps de parole, monsieur le président, et j'aurais des questions à poser ensuite.

Le président: Merci, monsieur Trudel. Monsieur Leblanc. Monsieur Harries.

M. Harries: Monsieur le président, d'abord, monsieur Pratte, je voudrais dire qu'en tant que client occasionnel de votre compagnie, j'ai pu observer que la qualité du service et le moral du personnel ont beaucoup augmenté depuis deux ans. Je pense que cela est très net et, si vous me le permettez, je voudrais vous féliciter et dire que cette réorganisation me semble avoir été couronnée de succès.

M. Pratte: Merci beaucoup le mérite revient aux gens qui m'entourent et à tous ceux qui travaillent dans tous les secteurs de notre entreprise.

M. Harries: N'avez-vous pas pu trouver une société conseil à Montréal, pourquoi êtes-vous allés à New York?

M. Pratte: C'est là, je crois une question très délicate.

M. Harries: En effet.

M. Pratte: Bien sûr, il y a à Montréal à Toronto ou ailleurs des sociétés de conseil en gestion très compétentes, et nos vérificateurs le confirmeraient sûrement et je vais vous expliquer comment nous avons choisi cette société et la responsabilité m'en revient totalement.

Lorsque j'ai décidé d'engager une société, dont l'autorisation va m'être donnée par le conseil d'administration, j'ai rencontré quatre ou cinq des principales sociétés de conseil de notre pays. Je les ai rencontrées individuellement. Je leur ai dit quel était le problème et je leur ai demandé de me présenter un mois plus tard un mémoire expliquant comment ils aborderaient ce problème.

Pendant ce temps-là, un des présidents d'Air Canada m'a parlé de la Société McKinsey que je ne connaissais pas, et ma réaction n'a pas été très favorable. Je préférerais

[Texte]

knew nothing about, and my reaction was not favourable. I was not favourably disposed to the McKinsey firm because I was favourably disposed as a matter of principle to hiring a Canadian firm, but I felt because of what this chap told me that I had to investigate the matter a little further. I found out that the McKenzie firm was an international firm with an office in Toronto and with many offices throughout the world; that they had many big Canadian customers such as the Bank of Montreal, Alcan, MacMillan-Bloedel, Massey-Ferguson; that they had a good many customers in England; that they had just reorganized Royal Dutch Shell, British Railways, and also the Bank of England. I also found out that they had a particular expertise in air transportation because they had been involved in the reorganization of American Airlines, Alitalia Airlines, KLM and Air France, and were at that time starting to reorganize Eastern Airlines. So I felt that I just had to see them to find out whether they were interested in the job for us, under what conditions and they would view the problem. I called them up and told them exactly the same thing as I told the Canadian firms and they went away and sent me back a brief as the Canadian firms did.

In the meantime, I checked with these airline companies that had hired McKinsey and I checked with their other Canadian customers and some of the American customers and I got some very good references. And on balance, in view of the nature of our problem, because an airline is a very special kind of business, I decided that it was better for us to have a firm that had the expertise in the area of air transportation because I considered that this was too serious a problem to take any chance. Maybe that was a mistake, but since I made the mistake, the only thing I can say is that it was an honest mistake.

• 1640

Mr. Harries: In other words, you just decided that there was not a Canadian consultant that had the competence that you needed to re-organize Canada's national airlines.

Mr. Pratte: No, I did not say that. I said that I preferred to have a firm of management consultants that had airline expertise because, in my view, this was a very serious matter to go through and I just did not want to take any chances.

Mr. Harries: I understand that you have one gateway for rate-making purposes on North Atlantic flights, and that is Montreal—for rate-making purposes.

Mr. Baldwin: The rate-making is constructed according to the gateway that is concerned and we use a standard mileage rate in relation to that.

Mr. Harries: So if a flight originates in Edmonton, which you may remember is Northwestern Canada, and if you go to London, you actually pay the mileage rate from Edmonton to London and you do not pay a rate through Montreal?

Mr. Baldwin: That is now correct. It was not the situation as of approximately two years ago. We were successful in getting IATA to accept the revised structure which enabled us to provide equivalents, direct mileage

[Interprétation]

par principe une société canadienne mais, étant donné ce qui m'avait été dit, j'ai quand même effectué quelques recherches. J'ai constaté que la société McKinsey est une société internationale qui a un bureau à Toronto et de nombreux bureaux à travers le monde, et ils ont des clients canadiens très importants tels que la Banque de Montréal, Alcan, MacMillan Bloedel, Massey-Ferguson; ils ont aussi beaucoup de clients en Angleterre; Ils avaient juste réorganisé la Royal Dutch Shell, British Railways, et la Banque d'Angleterre. J'ai appris aussi qu'ils s'y connaissaient particulièrement en transport aérien car ils avaient participé à la réorganisation de American Airlines, Alitalia Airlines, KLM et Air France et s'occupaient à cette époque de la réorganisation de Eastern Airlines. J'ai donc pensé que je devais donc les rencontrer pour savoir s'ils pouvaient avoir envie de travailler pour nous; quelles seraient leurs conditions et comment ils envisageaient le problème. Je suis entré en contact avec eux et je leur ai dit la même chose qu'aux sociétés canadiennes. Ils m'ont alors envoyé un mémoire comme l'ont fait les sociétés canadiennes.

Entre-temps, je me suis renseigné auprès des sociétés de transport aérien qui avaient travaillé avec eux et j'ai demandé à certains de leurs clients canadiens ou américains; j'ai obtenu d'excellentes références. Alors, étant donné la nature de notre problème et qu'aucune des sociétés de transport aérien ait quelque chose de très particulier, j'ai pensé qu'il était meilleur pour nous de nous adresser à une société qui connaissait bien ce domaine car j'ai pensé que c'était un problème trop sérieux pour prendre des risques. Peut-être ai-je fait là une erreur, mais comme c'est moi qui l'ai commise, je puis vous dire que c'était de bonne foi.

M. Harries: En d'autres termes, vous avez décidé qu'aucune société canadienne n'avait la compétence requise pour réorganiser une compagnie nationale canadienne.

M. Pratte: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que j'avais préféré m'adresser à une société qui avait l'expérience du transport aérien parce qu'à mon avis c'était là quelque chose de très important et il ne fallait pas prendre de risque.

M. Harries: Je crois que vous avez un peu plus de détails déterminés en ce qui concerne la fixation des tarifs pour les vols sur l'Atlantique Nord, et il s'agit de Montréal.

M. Baldwin: La fixation des tarifs s'effectue en vertu du point de départ concerné et nous utilisons alors les distances en mille normal.

M. Harries: Donc, si un vol part d'Edmonton, qui vous le savez peut-être, est au nord-ouest du Canada, et si vous allez à Londres, vous payez le prix pour la distance d'Edmonton à Londres sans payer celui du voyage par Montréal?

M. Baldwin: Cela est juste maintenant. Mais cela n'était pas le cas il y a environ deux ans. Nous avons pu obtenir l'autorisation de l'IATA de modifier cette structure, ce qui nous a permis de fournir des équivalents, le

[Text]

rates, out of whatever Canadian gateway would be served.

Mr. Harries: Now, that is correct with respect to all passenger rates, including first class passenger rates?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Harries: Does it apply to air cargo?

Mr. Baldwin: I do not believe this has been applied to cargo as yet because the cargo rate structure, which is somewhat more complicated in some ways, has still not been rationalized on this basis.

Mr. Harries: Is it not a fact that all air cargo that goes from Europe, even though it goes direct from Edmonton to, let us say, London, pays a rate as if it went through Montreal?

Mr. Baldwin: I am not sure about all, but a good portion of it.

Mr. Harries: Do you know of any that does not?

Mr. Baldwin: Not off hand. I would have to check our cargo structure.

Mr. Harries: Would you mind doing that, and if you find any, would you let us know?

Mr. Baldwin: Yes, I would be glad to.

Mr. Harries: Assuming that what I am suggesting to you is correct, that it goes through Montreal, does that not involve paying for a thousand more miles of transportation than you actually render?

Mr. Baldwin: If the cargo happens to be moving from Edmonton on a transatlantic flight, the answer is yes. On the other hand, the majority of our cargo that is going to Europe moves over Montreal even if it is coming out of Vancouver or Edmonton or Calgary, and we actually have to fly it full distance.

Mr. Harries: Yes, but there is cargo that goes out of Edmonton direct to London, for example, or alternately from London direct to Edmonton?

Mr. Baldwin: A very fractional amount of our total cargo out of the west would move over a direct routing.

Mr. Harries: That is right.

Mr. Baldwin: A great majority of it moves over Toronto or Montreal.

Mr. Harries: That is a convenience for your scheduling, not a convenience to the shipper.

Mr. Baldwin: It happens to result from the manner in which we operate our cargo aircraft because there is not sufficient volume of combined passenger and cargo to supply the total volume on direct flights out of the west and therefore it has to be provided over an eastern gateway.

Mr. Harries: When do you propose to start giving the west the opportunity of paying for the service it gets rather than for the extra thousand miles?

[Interpretation]

taux normal d'après la distance, quel que soit le point de départ au Canada.

M. Harries: Cela s'applique au tarif des passagers, même en première classe?

M. Baldwin: Oui.

M. Harries: Cela s'applique-t-il au fret?

M. Baldwin: Je ne crois pas que cela s'applique au fret parce que la structure des tarifs fret est plus complexe et n'a pas encore été rationalisée sur cette base.

M. Harries: N'est-il pas vrai que tout le fret aérien qui va en Europe, même s'il part directement d'Edmonton pour aller disons à Londres, paye un prix analogue à celui passant par Montréal?

M. Baldwin: Peut-être pas tout mais une grande partie, oui.

M. Harries: Connaissez-vous des exemples où cela ne se fait pas?

M. Baldwin: Je ne peux pas vous en citer comme c'est là, il ne faudrait vérifier notre structure tarifaire.

M. Harries: Pourriez-vous le faire et me citer éventuellement des exemples?

M. Baldwin: Oui, volontiers.

M. Harries: Si ce que je vous dis est juste, si cela passe par Montréal, cela ne signifie-t-il pas qu'il faut payer pour mille milles de plus de transport que cela actuellement effectué?

M. Baldwin: Si ce fret prend un vol direct d'Edmonton, en effet. Ailleurs, la plus grande partie du fret qui va en Europe passe par Montréal même s'il vient de Vancouver ou Edmonton ou Calgary, et il faut que nous lui fassions faire toute la distance.

M. Harries: Oui, mais il y a des chargements qui vont directement d'Edmonton à Londres par exemple ou de Londres à Edmonton.

M. Baldwin: Une très faible fraction du montant total de ce fret prend aussi une ligne directe.

M. Harries: C'est juste.

M. Baldwin: La grande majorité passe par Toronto ou Montréal.

M. Harries: C'est pratique pour votre horaire mais pas pour l'expéditeur.

M. Baldwin: Cela vient de la façon dont il nous faut manipuler le fret car il n'y a pas un volume suffisant de fret et de passagers permettant d'assurer des vols directs à partir de l'Ouest et donc il faut passer par un point de départ à l'est.

M. Harries: Quand avez-vous l'intention de donner à l'Ouest la possibilité de payer pour le service qui est rendu plutôt que pour les mille milles supplémentaires?

[Texte]

Mr. Baldwin: Well, I think this would involve raising the question of whether you could have a different rate structure on the direct flight out of Edmonton as compared with the cargo that, let us say, moves over Montreal and Toronto, which is the majority of the cargo, and this would raise some complications in terms of the cargo rate structure. I would hope that eventually we might achieve a volume position that would enable us to consider the same philosophy as we have been successfully introducing in the passenger field.

Mr. Harries: It took you about 12 years to finally resolve this very difficult problem in connection with passengers.

Mr. Baldwin: Because it cannot be resolved by ourselves. It has to be resolved in conjunction with other governments and the airlines of other countries.

Mr. Harries: It has to be resolved as a consequence of the IATA meetings, does it not?

Mr. Baldwin: And the approval of the governments behind the IATA airlines, yes.

Mr. Harries: In other words, it has to be resolved by the combine that controls the transatlantic rates.

Mr. Baldwin: I am not sure whether you are referring to the governments or the airlines, Mr. Harries.

Mr. Harries: I am talking about the members of the IATA Conference who set the rates on North Atlantic traffic, sir. Could I ask you another question, sir? I understand that on your transatlantic passenger fares there is one point in terms of stop-off that you have in each of the countries. In other words, let us put it this way. If a passenger wants to fly from Switzerland, Zurich, there is now no stop-off privilege in Canada if he is going through to Edmonton. He has the privilege of getting on your flight at noon at Zurich and flying half way around the world with no stop-off in the absence of a penalty. Is that correct?

• 1645

Mr. Baldwin: Let us take a hypothetical example. Your Edmonton passenger who is travelling not on a direct flight to Europe but is flying Edmonton to Toronto or Montreal and then Montreal to Zurich, he would pay the same fare if he is a through passenger as he would pay for the direct flight out of Edmonton if there was one. The same example would apply to the U.K.

Mr. Harries: Yes.

Mr. Baldwin: I am not quite sure that I have understood your question.

Mr. Harries: Well let us take a practical example. You want to leave Edmonton and you leave on your 3.30 flight in the afternoon. You cannot lay over in Montreal and catch your flight to Zurich the next day without a \$30 stop-over charge.

Mr. Baldwin: That is right. That is correct.

Mr. Harries: Yes, and it is the same way coming back.

[Interprétation]

M. Baldwin: Cela soulève le problème de savoir si vous pouvez avoir un tarif différent pour le vol direct à Edmonton différent de celui du fret qui disons passe par Montréal ou Toronto; c'est là la majorité et si nous changions cela, cela créerait certaines complications concernant notre structure tarifaire. J'espère que nous obtiendrons finalement un volume suffisant pour que nous puissions envisager d'appliquer la même philosophie que celle que nous avons introduite dans le domaine du vol passager.

M. Harries: Il vous a fallu environ 12 ans pour résoudre ce problème des passagers.

M. Baldwin: Parce que cela ne dépend de nous. Il nous faut le résoudre en accord avec d'autres gouvernements et les compagnies aériennes d'autres pays.

M. Harries: Cela dépend des réunions l'IATA, n'est-ce pas?

M. Baldwin: Et de l'approbation des gouvernements qui sont derrière les compagnies représentées à l'IATA, oui.

M. Harries: En d'autres termes, cela doit être résolu par les gens qui contrôlent les tarifs transatlantiques.

M. Baldwin: Je ne sais pas si vous faites allusion aux gouvernements ou aux compagnies aériennes, monsieur Harries.

M. Harries: Je parle des membres de la conférence de l'IATA qui définissent les tarifs pour l'Atlantique nord. Puis-je vous poser une autre question, monsieur? Je crois qu'avec vos tarifs passagers transatlantiques, il y a quelque chose concernant le point d'arrêt fixe qu'il y a dans chaque pays. En d'autres termes, prenons un exemple. Si un passager veut aller de Zurich il n'a pas droit à une escale au Canada s'il va jusqu'à Edmonton. Il a le droit de prendre votre vol à midi à Zurich et de traverser la moitié du monde sans possibilité d'escale sans supplément. Est-ce juste?

M. Baldwin: Prenons un exemple théorique. Votre passager d'Edmonton qui ne prend pas un vol direct vers l'Europe mais passe par Toronto ou Montréal et va ensuite de Montréal à Zurich, payerait le même prix que s'il ne s'arrête pas que celui qui payerait pour le vol direct à partir d'Edmonton s'il en existait un. La même chose s'applique pour le Royaume-Uni.

M. Harries: Oui.

M. Baldwin: Je ne suis pas sûr d'avoir compris votre question.

M. Harries: Prenons un exemple pratique. Vous voulez partir d'Edmonton, et vous prenez l'avion de 3 h. 30 de l'après-midi. Vous ne pouvez pas vous arrêter à Montréal et prendre le vol de Zurich le lendemain sans payer \$30. de supplément.

M. Baldwin: C'est vrai.

M. Harries: Et c'est la même chose pour le retour.

[Text]

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Harries: In other words, you expect Western Canadians to fly practically half way around the world without a rest on the fare structure that you subscribe to. They are treated exactly the same way as a fellow who is going to stop in Montreal.

Mr. Baldwin: That is part of the structure, yes.

Mr. Harries: That is part of the structure, so that what I am suggesting to you is the structure in premised upon a Montreal passenger service, not a Western Canadian service.

Mr. Baldwin: In that particular case, if he flies that routing, yes.

Mr. Harries: Do you know any other cases where it is premised upon the Western Canadian?

Mr. Baldwin: Yes, the *Western Arrows* which fly non-stop out of Edmonton or Calgary or Winnipeg have a through route right through to the continent.

Mr. Harries: Yes, that is right, and they fly sometimes as often as three times a week. If he comes from Zurich, though, or anywhere in that vicinity of Europe, he has to travel over Montreal or Toronto for the better part of half a day without any rest. This I understand is because the IATA agreement says that each country will be treated the same way. Canada which extends for 5,000 miles is treated the same way as Holland where you can spit from border to border with a strong wind.

Mr. Baldwin: We hope very much for the day when there will be a sufficient volume of western passengers to allow us to operate nonstop direct services out of those western points to the additional European points such as Zurich.

Mr. Harries: Would it not help if you considered the total traffic carried out of the West—CPA's and your own—in considering these matters?

Mr. Baldwin: We do that in the IATA conferences.

Mr. Harries: Do you? May I have one more question, Mr. Chairman?

The Chairman: One last question.

Mr. Harries: Is it possible to distinguish between the relative profitability, or as the case was last year, the relative unprofitability of your domestic and your international business?

Mr. Pratte: Maybe not in precise terms, but we certainly have a good idea of what the relative profitability or unprofitability of our own structure is. In those terms, our North Atlantic operation was profitable as opposed to our domestic and North American operation which was not profitable.

Mr. Harries: What about your Caribbean?

Mr. Pratte: I think we lost a little bit of money in the Caribbean last year.

Mr. Harries: Thank you, sir.

[Interpretation]

M. Baldwin: C'est juste.

M. Harries: En d'autres termes, d'après votre structure tarifaire actuelle, les Canadiens de l'Ouest devraient traverser la moitié du monde sans pouvoir s'arrêter. On les traite de la même façon que quelqu'un qui veut s'arrêter à Montréal.

M. Baldwin: Avec notre structure, en effet.

M. Harries: C'est pourquoi je dis que votre structure est basée sur le service rendu au passager allant à Montréal, et non pas pour ceux allant à l'ouest du Canada.

M. Baldwin: Dans ce cas particulier, s'il prend cet itinéraire, oui.

M. Harries: Connaissez-vous d'autres cas où cela soit basé sur le Canadien de l'Ouest?

M. Baldwin: Oui, le *Western Arrows* qui vole sans escale à partir d'Edmonton, Calgary ou Winnipeg a un voyage direct à travers tout le continent.

M. Harries: Oui, c'est juste et il voyage parfois aussi souvent que trois fois par semaine. S'il vient de Zurich ou de quelque part par là, il lui faut passer par Montréal et Toronto et donc passer une demi-journée sans pouvoir se reposer. Je crois que c'est parce que les accords de l'IATA prévoient que tous les pays doivent être traités de la même façon. Le Canada, qui a 5,000 milles de large est traité de la même façon que la Hollande où les deux bords se touchent presque.

M. Baldwin: Nous attendons avec beaucoup d'impatience le jour où il y aura un volume suffisant de passagers venant de l'ouest pour nous permettre de créer des vols directs sans escale à partir de l'Ouest pour aller à des endroits tel que Zurich.

M. Harries: Cela ne vous aiderait-il pas si vous preniez en considération le volume transporté par CPR?

M. Baldwin: Nous le faisons lors de la conférence de l'IATA.

M. Harries: Vous le faites? Puis-je poser encore une question, monsieur le président?

Le président: Une dernière question.

M. Harries: Peut-on faire une distinction entre la profitabilité relative ou comme ça été le cas l'année dernière les pertes relatives entre vos affaires intérieures et internationales?

M. Pratte: Peut-être pas de façon précise, mais nous avons une idée assez satisfaisante du bénéfice ou des pertes relatives dans notre propre structure. Nos vols nord-atlantiques sont bénéficiaires alors que notre trafic nord-américain et intérieur ne l'est pas.

M. Harries: Et pour les Caraïbes?

M. Pratte: Je crois que nous avons perdu un petit peu d'argent avec les Caraïbes l'année dernière.

M. Harries: Merci, monsieur.

[Texte]

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I would like to ask a number of very mundane questions. One I would like to ask Mr. Pratte, where did he come from?

Mr. Pratte: Quebec City.

Mr. Peters: I do not mean the location. What industry?

Mr. Pratte: Oh, I am a lawyer. I was but I no longer am.

Mr. Peters: You did not get disbarred?

Mr. Pratte: No but I am no longer a member of the bar.

Mr. Peters: Mr. Chairman, listening to the questions and the answers that have been given today takes me back to the rationalization that the CNR has always made as they go out of business. They always are improving the management structure. They are always getting better. They always serve less and it costs more and provides a great many more problems for members of Parliament. You certainly have done this.

• 1650

An hon. Member: Mr. Baldwin does not do it.

Mr. Peters: I know what Mr. Baldwin used to do.

An hon. Member: What is he doing now?

Mr. Peters: That is a good question, Mr. Chairman.

I would like to ask: what is the relationship between the chairman and the president? It seems to me that it is not president who runs the airline but the chairman. I wonder whether it would be fair to ask what the breakdown of your responsibilities are. Mr. Baldwin originally ran the airline when he was a deputy minister. I am not so sure that he does now.

Mr. Pratte: Let me say, first of all, that the relationship is very good indeed.

Mr. Peters: But what are the responsibilities?

Mr. Pratte: I am the chief executive officer and Mr. Baldwin, fundamentally, is the chief operating officer. Mr. Baldwin, would you confirm that?

Mr. Baldwin: Yes.

The Chairman: Does that answer your question?

Mr. Peters: Partly, except I just wonder why Mr. Baldwin and other people who have been involved in this airline for a long period of time, did not make the effort to... For instance, it has been said for a long time that Air Canada is probably the best airline in the world in the air and one of the poorest on the ground, which may be the reason for the management change. If you used Eastern Airlines for recommendation of the consultant firm you got, well, their position now is not that healthy. We have seen all these airlines in some difficulty.

However, it seemed to me that in arranging the management, in upgrading what is considered to be manage-

[Interprétation]

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, je voudrais vous poser quelques questions très mondaines. Je voudrais demander à M. Pratte d'où il vient?

M. Pratte: De Québec.

M. Peters: Je ne veux pas dire de quel endroit, mais de quelle branche?

M. Pratte: Je suis un avocat, ou plutôt j'étais un avocat.

M. Peters: Vous avez été exclu?

M. Pratte: Non, mais je ne suis plus membre du barreau.

M. Peters: Monsieur le président, en écoutant les questions et les réponses qui ont été données aujourd'hui, j'en reviens à la rationalisation que le Canadien National a effectuée. Ils sont toujours en train d'améliorer la structure de gestion, tout va toujours mieux et pourtant leurs services sont... vont de pire en pire et les prix augmentent tout en créant de grands problèmes pour les députés. Vous avez apparemment fait la même chose.

Une voix: M. Baldwin ne le fait pas.

M. Peters: Je sais ce que faisait M. Baldwin.

Une voix: Que fait-il maintenant?

M. Peters: C'est une bonne question, monsieur le président.

Je voudrais demander: quelle relation y a-t-il entre le directeur général et le président? Il semble que ce n'est pas le président, mais le directeur général qui gère la compagnie. Je me demande si l'on pourrait vous demander quelle est la répartition de vos responsabilités. M. Baldwin autrefois gérait la compagnie lorsqu'il était sous-ministre. Je ne sais pas s'il le fait encore.

M. Pratte: Je vous dirai d'abord que nos relations sont très bonnes.

M. Peters: Mais quelles sont les responsabilités?

M. Pratte: Je suis le directeur général et M. Baldwin, est le directeur de l'exploitation. Monsieur Baldwin, êtes-vous d'accord?

M. Baldwin: Oui.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question?

M. Peters: En partie, mais je me demande si M. Baldwin et d'autres personnes qui s'occupent depuis longtemps de cette compagnie n'ont pas essayé de... Par exemple, on dit depuis longtemps qu'Air Canada est peut-être la meilleure compagnie aérienne du monde et l'une des plus mauvaises sur le sol, ce qui est peut-être la raison des modifications de gestion. Si c'est *Eastern Airlines* qui vous a conseillé de choisir cette société de conseil en gestion, bien leur situation maintenant n'est pas très bonne. Toutes ces compagnies ont certaines difficultés.

Mais il me semble qu'en arrangeant la gestion, en l'améliorant, vous avez maintenant des difficultés à la

[Text]

ment, you have become top heavy. Confusion flows from this management kind of service.

Not long ago, Canadian National came before us again and said, "Now, we are going to have service centres; it is going to be a beautiful setup; you are going to be able to pick up a telephone with a Zenith number and you are going to have all the services of this service centre." That is a lot of "B.S." and everybody knows this, and it is becoming that way with Air Canada. A person really is not being serviced by somebody they can talk to—who knows the answer. One of the problems that the railway had is that they made a lot of bad customers by the contact that they had. When that happens, it affects the business that they do.

It seems to me that morale is bad and I understand that there are a lot of people unhappy with this change. I am just wondering whether it was because of the CNR influence that we went into it. We were doing pretty well, it seemed to me, in passenger relationship with the type of service that we had, and now we are not.

I notice that Air Canada will not close office to government officials. We get a lot of money out of government officials so we do not bother about them. You are not really catering to businessmen; you have decided to cater to government officials: you will set up a special office and have four or five girls working there so that the members and government officials can be dealt with, but not the public.

I am just wondering why this major change took place when it did not seem to be necessary.

Mr. Patten: Certainly, I do not think anyone, looking at this from outside the corporation, would feel that it was necessary. I did not get in there thinking that it would be necessary to do this. However, when you looked at the structure and at the number of people that we had, the lack of information from which we suffered, I figured that we had to find out whether we were as well organized as we could be to do a better job.

Just to give you an example, we had a vice-president in charge of operations there who told me that his job just did not make any sense. He was responsible for the maintenance function, the flight operations function, station and cargo services, in-flight service, which includes the food and the stewardesses, and everything. It was an "undoable" job.

We have just split the function so that everybody has a job that he can do possibly better because he has got a little bit less to do.

• 1655

Mr. Peters: Just take for example what you produce. I have a fellow that came to me the other day. He wrote a letter, I understand, to the corporation. I do not know where complaints go. I was always very sceptical about Bell Canada. The President there said that all the complaints from the customers came directly to him. I hope to God that does not happen with the top management of Air Canada, because they must be getting quite a few.

You mentioned that the Chief of Operations would not be able to handle meals. Well, that is a real bollix now. On many flights meals are terrible. This chap flies three

[Interpretation]

tête. Une certaine confusion découle de cette nouvelle gestion.

Il n'y a pas longtemps, le Canadien National est passé devant nous et a dit: «Maintenant, nous allons avoir des centres de service; cela sera un mécanisme merveilleux, vous pourrez prendre un téléphone avec un numéro Zenith et vous recevrez tous les services de ce centre de service.» Cela en fait ne correspond à rien, et chacun le sait, la même chose se produit avec Air Canada. Personne ne rencontre jamais quelqu'un à qui s'adresser et qui connaît vraiment la réponse. L'un des problèmes des chemins de fer était qu'ils avaient déçu beaucoup de clients par les contacts qu'ils leur offraient. Et cela se répercute sur leurs affaires.

Il me semble que le moral est mauvais et je crois que beaucoup de gens ne sont pas satisfaits des modifications. Je me demande si c'est à cause de l'influence du Canadien National que nous avons cela. Il me semble que les relations avec les passagers étaient très bonnes auparavant et plus maintenant.

Je remarque qu'Air Canada ne ferme pas son bureau pour les fonctionnaires gouvernementaux. Nous recevons beaucoup d'argent de ces fonctionnaires si bien que nous ne nous faisons pas de souci à propos d'eux. Et vous ne vous occupez pas beaucoup des hommes d'affaires; vous avez décidé de vous occuper des fonctionnaires: vous avez créé un bureau spécial pour eux en ayant quatre ou cinq filles qui travailleront là afin de s'occuper des députés et des fonctionnaires mais pas du public.

Je me demande si cette modification n'a pas eu lieu alors qu'elle n'était pas nécessaire.

M. Patten: Je pense en effet que les gens qui considèrent cela depuis l'extérieur de la société, ne pensent pas que c'est nécessaire. Quand je suis arrivé je ne pensais pas non plus que ça le serait. Mais, quand on a examiné la structure et le nombre de gens que nous avons, le manque d'information qui régnait, on comprend qu'il fallait se demander si nous étions assez bien organisés pour faire le meilleur travail possible.

Pour vous donner un exemple, nous avons un vice-président chargé de l'exploitation qui m'a dit que son travail était stupide. Il était responsable de l'entretien, de l'exploitation en vol, des services en aéroport et de fret, des services en vol qui comprennent la nourriture et les hôtesses, etc. C'était un travail infaisable. Nous avons divisé ces fonctions afin que chacun ait un travail qu'il puisse remplir même s'il a un peu moins à faire.

M. Peters: Prenons comme exemple ce que vous produisez. Quelqu'un est venu me voir l'autre jour. Il avait écrit une lettre à la société. Je ne sais pas qui reçoit mes réclamations. J'ai toujours été très sceptique à l'égard de Bell Canada. Le président disait que toutes les réclamations provenant de clients allaient directement jusqu'à lui. J'espère que cela ne se passe pas avec la direction d'Air Canada car ils doivent en recevoir beaucoup.

Vous dites que le chef de l'exploitation ne pouvait pas s'occuper des repas. C'est quelque chose de très sérieux, car les repas maintenant sont souvent très mauvais. La

[Texte]

days a week, probably. He flies on all the airlines of the world. He is in the air most of the time. And his opinion is that the service has deteriorated to the extent that he would take anything but Air Canada. And he probably puts in \$50,000 to \$75,000 a year into air travel.

He said he wrote a letter about it but he did not expect anything to happen. I was on Air Canada the other day and the girl could not be made to understand that it might be wise for her to feed the people before they got off the plane because they were not going any farther, and she was not going to feed them until afterwards. She said, "We have not time to feed all the people." Well, that is true, but we always fed the four or five that got off at that particular station. But now that was not possible. She said her instructions were not that way. So we have done very well in this re-organization as far as food is concerned. That is one example. What explanation is there for this situation?

Mr. Pratte: The explanation, I think, is that certainly we will always have flights that will be better than others. I do not accept the statement that we are as bad as what people tell us.

Mr. Peters: Ask the members who travel to western Canada. There are quite a few here.

Mr. Pratte: Yes, but we have a lot of Americans travelling on Air Canada, and we get quite a few commendations from them because they say that we are much better than the American carriers. And I think that generally our people do a good job and that we are trying to do a better job. The fact that we have changed the structure does not mean per se that we are going to be better. But I can tell you one thing. At the top management level it is certainly working out much better now than it worked before. At least people talk to each other. And we try to approach every problem on a corporate basis.

Mr. Peters: We are not interested in the social problems. We are interested in how it affects the passenger, I presume.

I suppose these complaints cannot change. With all your computers you have got a lousy system for reservations now. You had a pretty good system with a drop-in card. That was very simple. That was a fairly good system.

I got on a plane not long ago and had a helluva fight with some of the staff over a reservation at Easter. They objected to my putting in a reservation for Thursday and Friday because I did not know which day Parliament was going to recess. Friday I was on standby. And, of course, if you have a meeting, what is the point of getting on standby? That is like playing Russian roulette.

When I got on that plane, Mr. Chairman, there were seven empty seats. If that is the way your computer works, scrap it, because the other system did not work that bad—putting the card in the little box—whatever that did seemed always to get you within one or two seats of the one you were supposed to have. It seems to me that if I were on standby—and you can check this—this is on Flight 390 or Flight 391, whichever one goes to northern Quebec, northern Ontario—that plane had

[Interprétation]

personne dont je vous parle voyage trois fois par semaine en avion. Il a pris toutes les compagnies du monde. Il est dans l'air la plupart du temps. Et à son avis, le service s'est détérioré à un point tel qu'il voyage avec n'importe quoi sauf Air Canada. Il dépense peut-être \$50,000 ou \$75,000 par an en avion.

Il me dit qu'il avait écrit une lettre à propos de cela mais qu'il pensait bien que rien ne se passerait. J'étais sur Air Canada l'autre jour et l'hôtesse ne pouvait pas comprendre qu'il serait peut-être plus raisonnable de donner à manger aux gens avant qu'ils descendent de l'avion quand ils n'allaient pas plus loin, puisqu'elle ne pourrait pas leur donner à manger après. Elle m'a dit « nous n'avons pas le temps de nourrir tout le monde ». C'est vrai, mais autrefois nous donnions toujours à manger aux quatre ou cinq qui descendaient à l'arrêt suivant. Mais maintenant ce n'est plus possible. Elle a dit qu'elle n'avait pas reçu ce genre d'instruction. Cette réorganisation est donc très efficace en ce qui concerne la nourriture. Cela n'est qu'un exemple. Comment pouvez-vous expliquer cela?

M. Pratte: L'explication en est que nous aurons sûrement toujours des vols supérieurs à d'autres. Mais je ne crois pas que nous soyons aussi mauvais que vous le dites.

M. Peters: Demandez aux députés qui vont dans l'ouest du Canada. Il y en a plusieurs ici.

M. Pratte: Oui, mais il y a aussi beaucoup d'Américains qui voyagent par Air Canada et ils nous disent souvent que nous sommes supérieurs aux transporteurs américains. Et je pense que dans l'ensemble notre personnel fait un bon travail et nous essayons encore de l'améliorer. Bien sûr, ce n'est pas d'avoir changé la structure qui veut dire que tout ira mieux. Mais je peux vous dire une chose. Dans la direction, tout va beaucoup mieux qu'auparavant. Au moins les gens parlent entre eux et nous essayons d'étudier tous les problèmes en équipes.

M. Peters: Les problèmes sociaux ne nous intéressent pas. Nous, ce qui nous intéresse c'est l'influence qu'ont les choses sur le passager.

Je pense que ces réclamations ne peuvent pas changer. Avec tous vos ordinateurs vous avez maintenant un très mauvais système de réservations. Vous aviez autrefois un très bon système avec cette carte à déposer. C'était très simple.

J'ai pris un avion il n'y a pas très longtemps et j'ai eu de grosses difficultés avec le personnel à propos d'une réservation pour Pâques. Il n'était pas d'accord pour que je réserve pour le jeudi et le vendredi car je ne savais pas exactement quel jour le Parlement allait s'ajourner. Le vendredi j'étais sur la liste d'attente. Et bien sûr, quand on a une réunion, à quoi sert d'être sur la liste d'attente? C'est comme jouer à la roulette russe.

Lorsque j'ai pris cet avion, monsieur le président, il y avait sept sièges vides. Si c'est la façon dont votre ordinateur marche, débarrassez-vous-en, car l'ancien système n'était pas si mauvais que cela quand il fallait mettre cette carte dans la boîte. Bien que vous étiez toujours assis une ou deux places d'à côté de celle que vous auriez dû avoir. Il me semble qu'il n'est pas normal que j'aie été

[Text]

seven empty seats. So the reservation system is not working.

Mr. Pratte: Actually it is not a function of the computers. It is a function of too many people making reservations and not showing up, and we have examples of that, many examples of people making reservations and reconfirming reservations. We phone them up and they reconfirm, and they just do not show up.

I had an example just before Christmas when someone that I do not know, and he is not a member of this Committee, phoned me at the end of November. He had been trying to get a seat on flight so and so, leaving for Jamaica on December 23, ever since August 1.

Mr. Skoberg: That could not have been a member of Parliament.

Mr. Pratte: No, it was not a member of Parliament.

• 1700

Mr. Leblanc: A member of Parliament cannot afford it.

An hon. member: Not yet.

Mr. Pratte: They kept telling him the plane was full. He said it was impossible, that we were running a bad airline and so on. So I promised to check. That was on a stretched DC-8 which carries roughly 190 passengers. We had sold 400 seats for December 1 on that plane. I asked them to phone each of the 400 passengers. They did and 350 reconfirmed that they were going. Ten days before flight time we phoned them again and 50 dropped off. So we had 300 reconfirmed twice on a 200-passenger aircraft. That particular flight left 50 per cent empty. And that is not the function of the computer.

Mr. Peters: What did the management consultant suggest that you do about this?

I have a reservation for every weekend, which is not my desire but that of the airline, because I have so much trouble. I think that is a silly way of doing it because I can go and get on that airplane—it is never full. I do not really think that is a good system. I will make the effort and cancel before the time comes and I will play ball. But I think if that is so and if you are having all this trouble, that you should be making some suggestion of payment for reservation. If I have a credit card there should be a charge on my credit card for the reservation I make.

You should be able to solve that problem. If your management consultants did nothing but that it would probably assist considerably. May be it is only \$10. There probably should be a charge, a deposit or some arrangement made that will eliminate that. You may not realize it but you make me damned mad, and I am sure I am just ordinary public. The other alternative is to ride on a bus for 400 miles. So I play around with whether or not I should take the bus because I may not get a seat and I have an important engagement and the only way to get there is by plane or bus or drive. If I get on that plane and I find it full, that is all right, but if I get on that

[Interpretation]

sur la liste d'attente pour ce vol 390 ou 391, celui qui va vers le nord du Québec, ou de l'Ontario, alors que cet avion avait sept sièges libres. Votre système de réservation ne marche pas.

M. Pratte: Cela ne vient pas de l'ordinateur. Cela vient du fait que trop de gens font des réservations et ne viennent pas. Nous en avons beaucoup d'exemples. Il y a des gens qui font une réservation, la reconfirment nous retéléphonons pour reconfirmer encore et ils ne viennent pas.

J'ai eu un exemple juste avant Noël, quelqu'un que je ne connais pas et qui n'est pas membre de ce Comité, m'a téléphoné à la fin de novembre. Il essayait d'avoir une place sur le vol tant qui partait pour la Jamaïque le 23 décembre, il essayait depuis le 1^{er} août.

M. Skoberg: Cela ne pouvait pas être un député.

M. Pratte: Non, ce n'était pas un député.

M. Leblanc: Un député ne peut pas se le permettre.

Une voix: Pas encore.

M. Pratte: On a continué à lui dire que l'avion était plein. Il a dit que c'était impossible, que nous avions un mauvais service aérien etc. J'ai donc promis de vérifier. Cela concernait un DC-8 qui transporte environ 190 passagers. On avait vendu environ 400 places pour le 1^{er} décembre sur cet avion. J'ai demandé à ce que l'on téléphone à chacun des 400 passagers. Cela fut fait et 350 personnes confirmèrent qu'ils avaient l'intention de voyager. Dix jours avant le vol, nous avons retéléphoné à ces gens-là et 50 se sont désistés. Nous avions donc 300 confirmations, confirmations faites à deux reprises pour un avion de 200 places. Cet avion particulier a décollé alors qu'il était à moitié vide. Et cela ne provient pas du fait de l'ordinateur.

M. Peters: Qu'est-ce que le conseiller de la direction vous a conseillé de faire à ce sujet?

J'ai moi-même une réservation pour chaque week-end, ce n'est pas moi qui l'ai désiré, c'est la compagnie aérienne qui nous l'a imposé, car sinon j'ai trop d'ennuis. Je pense que cela est stupide, car je peux très bien aller prendre cet avion n'importe quand: il n'est jamais plein. Je ne pense pas que cela soit réellement une bonne méthode. Personnellement, je ferais l'effort nécessaire et annulerai ma réservation bien avant la date du voyage. Mais je pense que si vous avez tant d'ennuis avec ce système, vous devriez suggérer que l'on paie pour les réservations. Si j'ai une carte de crédit, on devrait débi-ter les frais de réservation sur mon compte de crédit.

Vous devriez pouvoir résoudre ce problème. Si vos conseillers en gestion se contentaient de faire ce que je viens de suggérer, cela serait déjà une amélioration considérable. Peut-être ne s'agirait-il que de \$10. De toute évidence, il devrait y avoir une taxe quelconque, un dépôt, une disposition quelconque qui éliminerait ce problème. Vous ne vous en doutez sans doute pas, mais vous nous compliquez considérablement l'existence; et je suis bien certain que je ne suis qu'un passager ordinaire. La seule autre solution c'est de faire 400 milles dans un autobus. Alors, je réfléchis: vais-je prendre l'autobus ou

[Texte]

plane and I find that there are seven or eight vacant seats then I think you have put me to a lot of needless trouble—and it is not to your advantage.

So I am suggesting that your airline should be giving some consideration to doing something to solve this problem. If it is not the computer's fault then it must be management's fault for not being able to solve the problem.

Mr. Baldwin: I would like to perhaps comment, since this is basically an operational matter, Mr. Peters.

This is a problem with every major airline that operates on a reservation system. I just pulled out of the folder here two random samples; Montreal, May 14, total passengers booked with reservations 4,184; total no shows—that is, passengers that had made reservations and did not turn up that day—803. Toronto, same day, passengers booked 6,183; no shows, 510.

In an attempt to deal with this the new reservation system, which in fact, in spite of your impression, sir, is producing a better record than we used to have with regard to this problem, has 20 different computer programs to assist in the selling of flights and the district managers have to decide which is most suitable to the individual flights to try to cope with this problem, determine what the sales level should be, what the proportion of no-shows is likely to be and so on.

But it is still a difficult problem and we always have to lean in the direction of being sure to provide a seat rather than trying to throw a lot of people off the plane because we had too many oversales.

The problem of a penalty is something that has been considered quite often by the airlines. We would love to see this introduced. Your problem is twofold. First, to be successful it has to be unanimously agreed by all airlines that are operating in a particular area, and this is virtually impossible. I think on the one or maybe two occasions when it was tried the degree of public complaint was so great that it was dropped. Maybe it is still a good idea.

I would also like to return to the earlier question of...

Mr. Peters: Ten per cent of no-shows is pretty heavy.

Mr. Baldwin: It is very heavy, and in consequence of this the go-shows are now heavy as well. With respect to commendations and complaints we would welcome any particular instance you can give us where there has been difficulty and we would like to look into it, particularly your problem of getting a meal on the day you men-

[Interprétation]

non? Peut-être n'aurais-je plus de place dans l'avion; or j'ai un rendez-vous important et la seule façon de m'y rendre est de prendre l'avion, de prendre l'autobus ou de conduire ma voiture. Si je réussis à prendre cet avion et que je réalise qu'il est plein, tout va très bien; mais si je m'aperçois qu'il reste encore 7 ou 8 places libres sur cet avion, je vais être persuadé que vous m'avez causé bien des difficultés sans raison, et cela n'est certainement pas à votre avantage.

C'est pourquoi je suggère que votre compagnie aérienne essaie de faire quelque chose pour résoudre ce problème. Si cela n'est pas la faute de l'ordinateur, cela doit être la faute de la direction.

M. Baldwin: Monsieur Peters, permettez-moi de faire quelques commentaires, étant donné que cela constitue essentiellement une question de fonctionnement.

Ce problème se pose à toutes les grandes lignes aériennes qui fonctionnent avec le système de réservation. Je vais juste vous citer deux exemples pris au hasard dans mon document: Montréal, 14 mai, nombre total de passagers ayant pris une réservation: 4,184; nombre total de passagers qui se sont désistés (c'est-à-dire des passagers qui avaient pris une réservation mais qui ne se sont pas présenté ce jour-là): 803. Toronto, le même jour, réservations: 6,183; désistements: 510.

Nous avons mis au point un nouveau système de réservation qui devrait nous permettre de faire face à ce problème. En fait, et malgré votre impression, monsieur, les résultats sont bien meilleurs que ceux que nous connaissions autrefois; nous avons environ 20 différents programmes d'ordinateurs pour nous aider à vendre les places d'avion; les directeurs locaux doivent décider lequel de ces 20 programmes convient le mieux au vol en question et permet de faire face aux problèmes avec le plus de chance possible, de déterminer quel devrait être le niveau des ventes, quelle sera la proportion des désistements etc.

Mais cela constitue toujours un problème très délicat et nous sommes forcés de préférer fournir un siège à un passager plutôt que d'expulser un grand nombre de passagers de l'avion après avoir vendu trop de billets.

Les compagnies aériennes ont envisagé plusieurs fois d'introduire un système de pénalisation. Nous aimerions beaucoup que ce système soit mis en vigueur. Notre problème est double. Tout d'abord, pour connaître un succès il faudrait que ce système soit accepté par toutes les compagnies aériennes qui assurent un service dans une région donnée; cela est quasiment impossible. Je crois que l'on a essayé cette méthode une ou deux fois; mais le nombre de réclamations du public a été tellement important qu'on a dû l'abandonner. Mais c'est peut-être tout de même une idée excellente.

J'aimerais également en revenir à une question antérieure...

M. Peters: 10 p. 100 de désistement, c'est assez important.

M. Baldwin: C'est très important, mais les voyages confirmés sont également nombreux. En ce qui concerne des réclamations et les plaintes, nous aimerions bien que vous nous citiez des cas particuliers, des cas où vous avez vous-mêmes éprouvé certaines difficultés, et nous aimerions pouvoir les étudier; je pense en particulier aux

[Text]

tioned. We do keep a rather careful check on the complaints and commendations record generally across the system. From 1969 to 1970 in terms of registered complaints—and this means letters received or the cards supplied in the aircraft for complaints—there was an increase from 8,300-odd to 9,400-odd. The increase in the letters of commendation was from 8,000 to 11,700.

Mr. Peters: May I ask...

The Chairman: Mr. Peters, this will be your last question. Your time is up.

Mr. Peters: I would like to ask a couple of questions.

The Chairman: I could put your name down for the second round.

Mr. Peters: I am interested in what you are going to do and what your relationship with the regional carriers is. As you probably know, I live in the middle of a Toronto-Montreal flight that goes to Val-d'Or, Rouyn, Earlton, North Bay and Toronto—it covers about half the way across the ocean, I suppose—and it is going to be a very expensive round trip now if you use the in-between point fare. That kind of a line is always going to need some aircraft like the Viscount. That is probably the ideal size of aircraft, and if we are going to replace it—we are more interested in replacing the small aircraft than the large ones—and this is something that is very difficult to establish, I suppose—but when you gave service to Timmins—Timmins used to operate a flight that was very poorly travelled and it was a very difficult route anyway—but when you increased the flow, and you now have maybe four or five flights into Timmins a day, they are full. Your load has increased there very heavily for the very simply reason that you are providing service. If we are not going to go into regional carriers, then Air Canada is going to have to make some kind of arrangement for these off-the-main-route flights, and it seems to me that we should be aware of what Air Canada is doing with respect to Quebecair, Nordair or TransAir, whatever company is involved, and what the projections are because the people of those areas are really being poorly serviced and it is partly because of the time of day. I might point out that that plane leaves Montreal about seven or eight o'clock in the morning—it may be eight-thirty, or something like that—and it gets to Toronto about two-thirty in the afternoon, and for a Viscount to be kept flying around the country that length of time is in itself an expensive procedure.

Mr. Pratte: Sir, I think you are quite right that the problem with respect to those kinds of routes is basically one of size of aircraft. This is what we have been discussing with the regional carriers because these communities need air service and they need frequency of service, and if regional carriers and/or ourselves serve these communities with the bigger type of aircraft such as the DC9 we could not provide the type of frequency that is needed because the aircraft is too big for the communities, unless we are prepared to lose money unnecessarily. The problem is that so far the regional carriers have not agreed with the principle that these

[Interpretation]

difficultés que vous avez éprouvées à vous faire servir un repas le jour dont vous avez parlé. Nous tenons nos dossiers de réclamations et de plaintes avec un soin particulier. De 1969 à 1970, en ce qui concerne les plaintes enregistrées, c'est-à-dire les lettres reçues ou les cartes fournies sur les avions, on a pu noter une augmentation considérable: d'environ 8,300 à environ 9,400. Les lettres de suggestions ont augmenté de 8,000 à 11,700.

M. Peters: Puis-je vous demander...

Le président: Monsieur Peters: cela va être votre dernière question. Vous avez épuisé votre temps.

M. Peters: J'aimerais poser deux questions.

Le président: Je peux inscrire votre nom pour la seconde période de questions.

M. Peters: J'aimerais savoir ce que vous avez l'intention de faire et quelles sont vos relations avec les transports régionaux. Comme vous le savez sans doute, je vis dans une région située à environ à mi-chemin sur la ligne Toronto-Montréal qui va à Val-d'Or, Rouyn, Earlton, North Bay et Toronto; la moitié de cette ligne passe au-dessus de l'océan. Ce voyage va être très coûteux pour les passagers qui feront des escales. Ce genre de ligne aérienne aura toujours besoin d'avions comme par exemple les Viscount. C'est sans doute là la taille idéale d'avion, et nous nous apprêtons à nous remplacer (on s'intéresse beaucoup plus aux remplacements des petits avions qu'à celui des gros), et il faut dire que cela est extrêmement difficile à réaliser. Mais vous allez pourtant assurer un certain service à Timmins, Timmins avait autrefois une ligne qui était assez peu utilisée car il s'agissait d'un itinéraire assez peu compliqué; mais vous avez augmenté la fréquence de vos départs et vous avez maintenant environ 4 ou 5 vols par jour vers Timmins; ces avions sont pleins. Votre rendement a considérablement augmenté pour la simple et unique raison que vous avez fourni un service. Si l'on n'entendait pas développer les transports régionaux, il va falloir qu'Air Canada prenne certaines dispositions pour assurer ces vols en dehors des grandes lignes; il me semble que nous devrions être tenus au courant de ce que fait Air Canada en collaboration avec Québec Air, Nordair ou TransAir, quelque soit l'autre compagnie impliquée; nous devons en connaître les conséquences, car les gens de ces régions bénéficient d'un service vraiment peu intéressant, surtout en ce qui concerne les heures de départs. Je dois vous faire remarquer que l'avion en question quitte Montréal à environ 7 ou 8 hres du matin (peut-être 7 h 30), et qu'il arrive à Toronto à environ 2 h 30 de l'après-midi; faire voler un Viscount pendant une telle durée revient tout de même assez cher.

M. Pratte: Je pense monsieur que vous avez raison: en ce qui concerne ce genre d'itinéraire, le problème essentiel concerne la taille des avions. C'est ce dont nous avons parlé avec les transports régionaux car ces petites communautés ont besoin d'un service aérien et elles ont besoin d'un service fréquent; si les transports régionaux ou nous-mêmes décidions de desservir ces communautés avec de gros avions comme par exemple le DC9, nous ne pourrions pas leur assurer la fréquence du service qui leur est nécessaire, car ces avions sont bien trop gros pour de telles communautés; nous ne pourrions le faire que si nous étions disposés à perdre de l'argent de

[Texte]

communities need frequency of service with a smaller good aircraft as opposed to a big jet. We will not, unless we are forced by the government, agree to any transfer of route unless we are assured that the communities will get even better service than we are providing now.

• 1710

Mr. Peters: Are you giving any consideration to the idea of Air Canada forming a coalition of some kind—I do not know what the term would be—with the carriers rather than having the carriers operate independently? For instance, if Nordair was to use management, the routing structure was integrated, maybe even the finance was integrated, certainly the routing and ticketing and ground services were integrated, this could be made into a truly national system. Are you giving any consideration to the idea of working out a totally different arrangement than has been suggested for regional carriers at the present time, one in which Air Canada would be the dominating factor and the regional carriers would fit into their management structure in a pretty integrated manner?

Mr. Pratte: Yes, sir, we have given the matter a lot of thought. I think this idea has a lot of merit and there are discussions going on precisely along those lines at the present time. I think there could be a lot of merit in this idea.

The Chairman: Mr. Comeau.

Mr. Comeau: Thank you, Mr. Chairman. I, too, want to question on regional air policy and I am going to be a bit parochial. I warn the officials that if they have statistics on the Yarmouth airport, they can dig them up. Mr. Pratte, you said a while back in answer to a question from Mr. McCleave that you are governed by the policy of the government with respect to regional carriers. Quite frankly, I do not know what the policy of the government is with respect to air carriers. About a year ago I asked that question of the Minister and he said there would be a statement within six months. Six months after I asked him the same question and he said we do not have a regional air policy; that it depends on applications that come to us and we look at each individual case. What is the policy that you operate under with respect to regional air carriers?

Mr. Pratte: I am not going to suggest that the policy is as precise as it ought to be today, but as I understand it, the policy of the government in civil aviation as it affects Air Canada and/or other carriers is set out in five statements made by Ministers of Transport between 1964 and 1969. The last one was made by Mr. Jamieson on August 15, 1969. The first one was made on April 24, 1964.

[Interprétation]

manière tout à fait justifiée. Pour l'instant, malheureusement, les transports régionaux n'ont pas accepté le principe que ces communautés avaient besoin d'un service aérien fréquent, service assuré par de plus petits avions. Nous n'accepterons pas, à moins d'y être forcés par le gouvernement de transférer aucun de nos itinéraires tant que nous ne serons pas assurés que ces communautés bénéficieront d'un meilleur service que celui que nous leur fournissons à l'heure actuelle.

M. Peters: Envisagez-vous que la compagnie Air Canada forme une coalition quelconque avec les transporteurs plutôt que de laisser les transporteurs agir indépendamment? Si par exemple la compagnie Nordair décidait d'utiliser des services de gestion, si l'on intégrait la structure de l'établissement des itinéraires, si l'on intégrait également les finances, si l'on intégrait aussi les services d'établissement d'itinéraires, de vente de tickets et de manutention au sol, tout cela constituerait un système national. Envisagez-vous de mettre au point des dispositions totalement différentes que celles qui ont été suggérées pour le moment pour les transporteurs régionaux? Je veux parler d'un système dans le cadre duquel Air Canada serait l'élément dominant et les transporteurs régionaux viendraient s'intégrer à la structure établie?

M. Pratte: Oui, monsieur, nous y avons beaucoup pensé. Je pense que cette idée est tout à fait valable et on en discute actuellement. Je pense que cette idée mérite une certaine attention.

Le président: Monsieur Comeau.

M. Comeau: Merci, monsieur le président. Moi aussi je voudrais poser des questions sur les politiques régionales de transport aérien et je vais peut-être faire preuve d'un esprit de clocher. Je préviens les représentants officiels que s'ils disposent de statistiques au sujet de l'aéroport de Yarmouth, ils ont intérêt à les consulter. Monsieur Pratte, vous avez répondu tout à l'heure à une question de M. McCleave que le gouvernement vous imposait une certaine politique en ce qui concerne les transporteurs régionaux. En toute franchise, je ne sais pas du tout ce que sont les politiques du gouvernement en ce qui concerne ces transporteurs régionaux. Il y a environ un an, j'ai posé cette question au Ministre et il m'a répondu qu'il ferait une déclaration dans les six mois à venir. Six mois après je lui ai posé la même question et il m'a répondu qu'il n'y avait pas de politique régionale de transports aériens; il m'a dit que cela dépendait des demandes qui nous étaient faites et que l'on étudiait chaque cas particulier. Quelle est donc la politique qui vous est imposée en ce qui concerne les transporteurs aériens régionaux?

M. Pratte: Je n'irais pas jusqu'à dire que cette politique est aussi précise qu'elle devrait l'être de nos jours, mais, si j'ai bien compris, la politique gouvernementale en matière d'aviation civile, politique qui touche Air Canada ainsi que les transporteurs régionaux, est établie à partir de cinq déclarations qui ont été faites entre 1964 et 1969 par les ministres du Transport. La dernière en date est celle de M. Jamieson et elle a été faite le 15 août 1969. La première remonte au 24 avril 1964.

[Text]

Mr. Comeau: Would it be possible for you to send me those statements?

Mr. Pratte: By all means. I will send you a copy of those statements.

Mr. Comeau: Following along then when Air Canada was established, was it not the policy or one of the reasons—I will call it the policy, or at least the policy of the government—that profitable centres of air travel should make up for unprofitable centres of air travel and that both would balance out? Was this not the policy, and is it still the policy to operate on that basis? Surely, you cannot expect that all air routes are going to pay for themselves.

Mr. Pratte: I accept the fact that all air routes cannot pay for themselves, but I think it is fair to say that my belief that cross-subsidization, which is what you are referring to, also may have its dangers because it could lead to a situation where no one can judge whether management is efficient or is not efficient. While I accept that there has to be some degree of cross-subsidization, all carriers have that situation. Whenever there is a route that is flown strictly for noncommercial purposes because it can never support air services, I think the natural results of that route should be clearly identified so that you members of the Committee and the government can determine whether the management are efficient or not. I understand BEA does that in Europe. They have a series of routes which are flown for, let us say social reasons but which cannot and can never be profitable. In their statements I am told those routes and financial results achieved on those routes are identified quite separately from the rest. I think BOAC does that in respect of one route or two, which are flown at the request of the British government for reasons other than commercial.

• 1715

Mr. Comeau: Yes, but Mr. Chairman, surely the main purpose of this is to provide service to Canadians, and since 1963 you have made a profit except this year, if I read your statement correctly, and therefore this is certainly a reflection on management. Surely a little route to Timmins or to Yarmouth or to whatever you may call it, is not going to have any reflection on management if the over-all profit, which is what the government is interested in and what Canadians are interested in—Air Canada does make a profit, and if they do make a profit then I submit that the profitable routes pay for the unprofitable ones, and this is where you judge management, rather than on one particular route.

I agree that they have to be looked at, but anyway Air Canada then does not have a right to change this policy. Can they change policy with respect to unprofitable versus profitable routes without the approval of Parliament?

Mr. Pratte: Of course policy is not set by Parliament. It is set in the statement of the Minister of Transport that I have just referred to. This policy requires us to transfer to regional carriers regional routes whether we like it or not. This policy is binding on us. It is not a matter of

[Interpretation]

M. Comeau: Pourriez-vous nous faire parvenir ces déclarations?

M. Pratte: Mais, certainement. Je vais vous envoyer un exemplaire de ces déclarations.

M. Comeau: Mais, lorsque l'on a créé Air Canada, la politique adoptée par le gouvernement ne précisait-elle pas que les centres de transport aérien rentables devraient compenser le déficit occasionné par les centres de transport aérien non rentables, et que l'on devrait malgré tout en arriver à un certain équilibre? N'est-ce pas là la politique adoptée? Est-ce que cette politique est toujours en vigueur? De toute évidence, on ne peut pas espérer que tous les itinéraires aériens soient rentables.

M. Pratte: Je suis d'accord, tous les itinéraires aériens ne peuvent pas être rentables; mais à mon avis, ce système de récupération déficitaire dont vous parlez présente certains dangers, on pourrait en aboutir à une situation qui ne permettrait plus de savoir si la direction est efficace ou si elle ne l'est pas. Néanmoins, je suis d'accord, le budget peut être équilibré par ce système de compensation; toutes les compagnies aériennes connaissent cette situation. Lorsqu'on assure un itinéraire pour des raisons qui ne sont absolument pas commerciales, et si cet itinéraire n'est absolument pas rentable, je pense que les membres de ce Comité et les membres du gouvernement devraient être tenus au courant de la situation de cette ligne aérienne de manière à pouvoir juger de l'efficacité de la direction. Je crois savoir que la BEA a adopté ce système en Europe. Cette compagnie assure un certain nombre de vols, d'itinéraires, pour des raisons sociales alors que ces vols ne sont absolument pas rentables. Dans leurs rapports, ces routes et les résultats financiers obtenus par ces routes sont classés séparément. Je crois que la BOAC fait la même chose pour une ou deux routes qui sont empruntées à la demande du gouvernement britannique pour des raisons non commerciales.

M. Comeau: Oui, mais sûrement, monsieur le président, ils font cela pour assurer un service aux Canadiens, et depuis 1963 vous avez enregistré un profit, sauf cette année, si je comprends bien votre rapport, et cela influera donc sur l'administration. Je ne vois comment une route vers Timmins ou Yarmouth pourrait influencer sur l'administration, puisque Air Canada enregistre un profit net, et c'est ce qui intéresse le gouvernement et les Canadiens. Si Air Canada enregistre un profit, alors je crois que les routes profitables compenseront pour celles qui ne le sont pas et c'est là que vous pouvez juger de l'administration plutôt que de la juger selon une route en particulier.

Je sais qu'il faut les étudier, mais de toute façon, Air Canada n'a pas le droit de modifier cette politique. Ont-ils le droit de modifier une politique en ce qui a trait aux routes profitables et non profitables sans l'approbation du Parlement?

M. Pratte: Naturellement, ce n'est pas le Parlement qui établit la politique. Il est établi dans le rapport du ministre des Transports dont j'ai parlé il y a quelques instants. Selon la politique, nous devons transférer les routes régionales aux transporteurs régionaux, que cela nous

[Texte]

saying to the Minister or to the government whatever we feel about the policy. So long as the policy is not changed, we have to abide by it.

Mr. Comeau: Can you tell me, sir to follow up a little bit, how many international flights are not profitable?

Mr. Pratte: I do not think I have the information readily available. The only thing I can tell you is that our North Atlantic operation is profitable. I think historically that was basically the same thing last year. Roughly one third of our revenue comes from North Atlantic operations, and traditionally two thirds of our profits come from the North Atlantic operations.

Mr. Comeau: My reason for asking that, Mr. Chairman, is because I know—my own feeling is that you have every intention and you would like to get out of these regionally small routes as quickly as you can. The policy of having these regional or these short hauls is not paying within Canada. You have the same situation within international flights, where your whole operation pays for itself. There are some international flights which do not pay for themselves, which you still continue, and yet you have every intention—as far as I am concerned, you have not convinced me otherwise in the last two years I have been here that you wish to continue these small hauls. And the same philosophy applies with respect to international flights. Is this not true?

Mr. Pratte: No, I do not think it is correct, because we have no intention of abandoning regional routes. But the policy is such that we have no choice, and also one has to remember this, and that comes back to the question of what was raised by a member of this Committee a few minutes ago, that if we want to serve regional routes as they should be served, as we phase out the Viscount and the Vikings, we have to buy additional equipment.

You cannot serve regional routes with the same type of equipment as you serve non-regional routes, because one of two things is going to happen. You are going to lose money unnecessarily and/or you are going to give poor service.

Mr. Comeau: Mr. Chairman, can you tell me how the Minister—you say it comes from the Minister. Who does the Minister consult when deciding regional policy? Out of the blue, bang, here is your regional policy. Here is the policy for Air Canada that they must follow. I would suspect that it comes from you people first.

I am sure the Minister of Transport must, he cannot all of a sudden pull out a policy. I am sure you people are pushing for a policy. You get the Minister to get him convinced to do that, and other carriers do the same way.

All of a sudden the Minister comes down. Then you say, oh boy, the Minister decided on this policy. Is this not the way it operates? Really and honestly.

Mr. Pratte: I do not think it operates in exactly that fashion. Certainly we are asked for our views on the

[Interprétation]

plaise ou pas. Cette politique nous engage. Il ne s'agit pas de dire au ministre ou au gouvernement ce que nous en pensons. Tant que la politique ne sera pas changée, nous devons nous y conformer.

M. Comeau: Pourriez-vous me dire, monsieur, combien d'envolées internationales ne sont pas profitables?

M. Pratte: Je ne crois pas pouvoir obtenir ces renseignements très facilement. Tout ce que je peux vous dire, c'est que notre service nord-atlantique est profitable. Je crois qu'il l'a d'ailleurs été l'an dernier aussi. Environ un tiers de nos recettes proviennent du service nord-atlantique, et, traditionnellement, les deux tiers de nos profits proviennent du service nord-atlantique.

M. Comeau: Si je vous demande cela, monsieur le président, c'est parce que je sais que vous avez toutes les intentions et vous voudriez sortir de cette route régionale le plus tôt possible. La politique selon laquelle il nous faut avoir ces petites routes et ces courts trajets n'est pas profitable au Canada. La même situation se produit en ce qui a trait aux envolées internationales. Votre service est autorémunérateur. Il y a certaines envolées internationales qui ne le sont pas; pourtant, vous les gardez toujours, et vous avez toutes les intentions, en ce qui me concerne, vous n'avez pas réussi à me convaincre du contraire, pendant les deux années que j'ai été ici, de conserver ces petits trajets. La même politique s'applique en ce qui a trait aux envolées internationales. N'est-ce pas vrai?

M. Pratte: Non, je ne crois pas que ce soit exact, parce que nous n'avons pas l'intention d'abandonner les routes régionales. Mais, la politique est telle, que nous n'avons pas le choix. D'ailleurs, il vous faut vous rappeler de ceci, et cela revient à la question qu'a posée un membre du comité il y a quelques minutes, que si nous voulons desservir des routes régionales comme elles devraient l'être, au fur et à mesure que nous abandonnons les Viscount et les Vikings, il nous faut acheter de l'équipement supplémentaire.

Vous ne pouvez pas desservir les routes régionales avec les mêmes appareils dont vous vous servez pour desservir les lignes non régionales, sinon, une des choses suivantes se produira. Vous perdrez de l'argent inutilement ou vous offrirez un service médiocre.

M. Comeau: Monsieur le président, vous me dites que cela vient du ministre. Pourriez-vous me dire qui le ministre consulte lorsqu'il décide d'une politique régionale? Tout d'un coup, voici une politique régionale, et on ne sait d'où elle vient. Voilà c'est la politique qu'Air Canada doit suivre. Je serais porté à croire qu'elle vient de vous en premier.

Je suis sûr que le ministre des Transports doit vous consulter, parce qu'il ne peut pas soudainement arriver avec une politique. Je suis sûr que vous faites des démarches pour avoir une politique. Vous réussissez à convaincre le ministre d'en établir une, et d'autres transbordeurs font la même chose.

Et puis, soudainement, le ministre a une politique. Alors, vous dites: hurra! le ministre s'est décidé pour cette politique. N'est-ce pas ainsi que cela fonctionne? En toute honnêteté?

M. Pratte: Je ne crois pas que cela se passe tout à fait de cette façon. Évidemment, on nous demande nos opi-

[Text]

policy, and we make our views known to the Minister. So do the other carriers, but that does not mean to say whatever the policy is represents our views.

• 1720

Mr. Comeau: Perhaps not all of it.

Do you have the gist of that last statement by Mr. Jamieson?

Mr. Pratte: I think I have a copy of it here.

Mr. Horner: Is it a long statement?

Mr. Pratte: Three pages.

Mr. Comeau: I do not think we should ask you to read that.

I still come back to what I was saying, Mr. Chairman, that the Minister of Transport alone cannot devise an air policy: it has to come from the airlines. This is my view. I know you disagree with me but that is my view, and I will maintain that until I am convinced the other way.

Mr. Pratte: I do not want you to feel that I am happy with the present policy.

Mr. Horner: Then you are unhappy.

The Chairman: Order, please.

Mr. Comeau: Could you tell me, sir, and this goes back to a supplementary that Mr. Peters was asking, how long have Viscounts been used by Air Canada?

Mr. Baldwin: Since the early fifties.

Mr. Comeau: And are these aircraft paid for by now?

Mr. Baldwin: They are fully depreciated.

Mr. Comeau: Therefore, whatever they bring in now is a profit in the sense that, if there is money to be made, if the revenues that they bring in exceeds the expense of the operations, it is a profit. Right?

Mr. Baldwin: That is correct, if the Viscount on a particular flight does that. Unfortunately, and I think this should be part of the picture, the Viscount by modern standards is a high-cost aircraft to operate even when fully depreciated. In fact, they cost about as much to operate per mile as DC-9's.

Mr. Comeau: I am told, and this is where I come to my regional question, Mr. Chairman, that Yarmouth Airport just about pays for itself. What Air Canada does after that is that they add on 40 per cent because they say that all service has to contribute to the profits and contribute to buying new aircrafts and so on. Is this correct? Do these small airports have to contribute if they are using planes like the Viscounts and pay for themselves—if the operation is pretty well stable in the sense that the operating cost and the expenses pretty well come out even? Are they still taxed an additional 40 or 20 per cent or whatever the figure is?

Mr. Baldwin: I am not quite sure that I understood your question, Mr. Comeau, but one of our problems would be, as Mr. Taylor points out, that you just cannot

[Interpretation]

nions en ce qui a trait à la politique, et nous faisons part de nos opinions au ministre. Les autres transbordeurs font la même chose, mais cela ne veut pas dire que la politique adoptée est conforme à nos opinions.

M. Comeau: Peut-être pas tout.

Avez-vous la dernière déclaration de M. Jamieson?

M. Pratte: Je crois que j'en ai une copie.

M. Horner: Est-ce une longue déclaration?

M. Pratte: Trois pages.

M. Comeau: Je ne crois pas que l'on devrait vous demander de la lire.

Le ministre des Transports ne peut agir seul quand il s'agit d'établir la ligne de conduite des compagnies aériennes; ces dernières doivent être en cause. C'est ce que je pense. Je sais que vous n'êtes pas d'accord, mais je ne changerai pas d'avis si l'on ne m'apporte pas de preuve suffisante.

M. Pratte: Veuillez croire que je ne suis pas très heureux de la présente ligne de conduite.

M. Horner: Vous n'êtes pas heureux?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Comeau: Pouvez-vous me dire depuis combien de temps Air Canada utilise les appareils Viscount?

M. Baldwin: Depuis le début des années 1950.

M. Comeau: Est-ce que ces appareils sont déjà payés.

M. Baldwin: Il faut tenir compte de la dépréciation.

M. Comeau: L'argent que ces appareils rapportent constitue donc un bénéfice?

M. Baldwin: C'est exact, si les revenus excèdent les dépenses de fonctionnement lors d'un vol, le Viscount vous rapporte des bénéfices. Malheureusement, d'après les normes modernes, le Viscount est un appareil très coûteux à faire fonctionner même quand il est payé. En fait, il coûte aussi cher au mille que le DC-9.

M. Comeau: On dit que l'aéroport de Yarmouth ne fait que survivre. Air Canada ajoute 40 p. 100 parce que cette société dit que tout service doit contribuer au bénéfice et contribuer à acheter de nouveaux appareils. Est-ce exact? Est-ce que ces petits aéroports doivent contribuer s'ils utilisent des appareils comme le Viscount s'ils ne font que survivre? Leur impose-t-on un 40 ou 20 p. 100 additionnel quel que soit leur chiffre d'affaires?

M. Baldwin: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question, mais l'un de nos problèmes est qu'on ne peut mobiliser un appareil pour faire le trajet de Halifax

[Texte]

keep one aircraft, say, to fly from Halifax to Yarmouth. I revert to what the Chairman said in reply to Mr. Peters question: if Air Canada is to carry out a function of this sort, we have to consider our fleet requirements in a different fashion as the Viscount is phased out.

Mr. Comeau: I am sorry, I did not get that.

Mr. Baldwin: I may have misunderstood your question, quite frankly.

Mr. Comeau: I did not get what you said there. What I was asking was: supposing it cost so much to operate the Yarmouth-Halifax service and there is so much revenue brought in. Supposing it pretty well evens out. Is that service taxed another 40 per cent and, therefore, they come out at a loss? If they are taxed another 10 per cent or 15 per cent, therefore you can claim that this service does not make any money.

Mr. Baldwin: This is purely a matter of how you allocate the costs in studying any system route structure. Perhaps Mr. Orser might make a comment here.

• 1725

Mr. Orser: Mr. Chairman, perhaps a way of over-simplifying it greatly is to look at the financial statement and recognize that, in terms of direct costs of flying the route—you are trying to differentiate this from other costs—represents something under 25 per cent of the airline's total cost, and that I think you can see demonstrated in the financial statement. The method of computation of profitability on a route obviously takes into account the flying operational cost but many other costs as well including maintenance, passenger service, these matters that we have been talking about, the high-fixed cost of boarding a passenger which is not only at Yarmouth but is on the other end as well. There is only a quarter of the cost involved in the operation of the aircraft from point A to point B. I think you are referring to the tax on top of the direct cost. If we were to use the expression "tax," it is 300 per cent of the direct cost. The simple use of direct cost just does not do to establish the adequacy of the return on the flights.

The Chairman: Mr. Comeau, your time is up. Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Pratte, I do not see anything in your report pertaining to future as far as, say, your bases or your facilities to be built at Ste. Scholastique. You do mention your Boeing 747s that are in service. You do not mention anything about whether or not you are cancelling out on the idea of supersonic in the future. I want to know if they are cancelled out or not. Recently, the Minister of Transport made a statement concerning STOL aircraft. I would also like to know whether Air Canada will be going into this short-hop service with STOL aircraft between Montreal and Ottawa or will this be left to some new firms?

Mr. Pratte: I understand that there are three subjects that are of interest to you. One, the Concorde, we had a line position for Concorde. Our agreement terminates at the end of September or 30 days after either BOAC or

[Interprétation]

à Yarmouth. Si Air Canada doit agir de la sorte, nous devons tenir compte des exigences puisque les Viscount sont remplacés un à un.

M. Comeau: Je m'excuse, je n'ai pas très bien compris.

M. Baldwin: Je n'ai peut-être pas très bien compris votre question.

M. Comeau: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit. Ma question était la suivante: supposons qu'il faille déboursier une somme "X" pour le service Yarmouth-Halifax et que le revenu est de tel montant. Supposons que les dépenses et les revenus s'équilibrent. Est-ce que l'on impose un autre 40 p. 100? Si on impose 10 ou 15 p. 100, vous pouvez dire que ce service ne rapporte pas.

M. Baldwin: Tout dépend comment vous considérez les frais en étudiant le système. M. Orser pourrait peut-être vous renseigner.

M. Orser: La meilleure façon serait peut-être de regarder l'état financier pour se rendre compte qu'en terme de coût direct de service, il s'agit de moins de 25 p. 100 du coût total des compagnies aériennes; je crois que le tout est démontré dans l'état financier. La méthode de calcul de rentabilité à l'égard d'une route qui a un compte, évidemment, des frais d'opération dans les airs mais aussi de bon nombre d'autres frais y compris l'entretien, le service de passager, les questions dont nous avons parlées, les frais élevés pour nourrir et loger un passager et cela n'est pas seulement le cas à Yarmouth mais aussi à l'autre bout de la route. Le fonctionnement d'un avion entre point A et point B ne représente qu'un quart des frais de l'opération entière. Je crois que vous parlez de la taxe qui est ajoutée aux frais directs. Si nous utilisons l'expression «taxe» cela représente 300 p. 100 des frais directs. Il n'est pas possible d'établir de façon convenable le revenu des envolées en utilisant simplement les frais directs.

Le président: Monsieur Comeau, votre temps s'est écoulé. Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Pratte, je ne vois rien dans votre rapport qui indique quoi que ce soit en ce qui a trait à vos installations qui doivent être construites à Ste-Scholastique. Vous parlez de Boeing 747 qui sont en service. Vous n'y indiquez pas si vous allez éliminer ou non les envolées supersoniques à l'avenir. Je voudrais savoir si elles sont éliminées ou non. Récemment, le ministre des Transports a fait une déclaration à l'égard des avions à décollage et à atterrissage sur piste à parcours restreint. Je voudrais savoir si la Compagnie Air-Canada va se lancer dans ce service à courte distance en utilisant des avions à décollage et atterrissage sur piste à parcours restreint entre Montréal et Ottawa, ou est-ce qu'on en laissera la réalisation à certaines nouvelles firmes?

M. Pratte: Si je vous comprends bien, il y a trois sujets qui vous intéressent. D'abord, il y a le Concorde. Nous avions signifié notre intérêt dans le Concorde. Notre accord se termine à la fin du mois septembre ou 30 jours

[Text]

Air France definitely commit for the purchase of Concorde whichever comes first. If we do not decide to purchase, we get our money back which is \$875,000. So far as the Concorde is concerned we have decided absolutely nothing yet. In our view, it is not only a technological problem because it could be proven that the aircraft from a technological point of view is exceptionally good. It could be established that from an airline operator's point of view it is a very good aircraft and, therefore, it could be purchased by BOAC, Air France, Pan Am and TWA to fly in between London, Paris and New York. It could also be that we may come to the conclusion that we do not have the market in Canada to support the Concorde. It is both a technical and a marketing problem. We are waiting to have further information as to the technical problems and we are studying the market. As a matter of fact in the technical field, one of our engineers is the chairman of the airlines so-called Concorde Committee which groups all the major airlines and that committee works very closely with the manufacturer of the Concorde in order to determine technical problems that could arise and how to solve them from the airlines' point of view.

As to Ste. Scholastique, the reason why no reference is made in the report is that we are just studying the situation together with the Department of Transport and we just do not know to what extent we will have facilities at Ste. Scholastique. This is not yet determined.

• 1730

In so far as STOL is concerned, we have indicated to the Minister of Transport that we would be very much interested in participating in the first phase of this experiment which will provide for STOL service on a test project basis between two points in Canada—one route that is mentioned is Montreal-Ottawa: I just do not know whether it has been finally decided—and we would probably do that with the incorporation of a small subsidiary so as to provide greater flexibility and independence from the management structure of Air Canada and also to be able to determine exactly what the financial results were more precisely than we could do if it were an integral part of Air Canada. That does not mean to say that we are suggesting that we should be the only ones ever to fly STOL in Canada, if that should become a successful project.

Mr. Rock: I have one final question concerning the STOL aircraft. Is the STOL aircraft fully certified or is it only certified for regular take-off rather than upward take-off?

Mr. Baldwin: Regular take-off only at this stage.

Mr. Rock: Do you think it will ever be certified for vertical take-off?

Mr. Baldwin: There is conventional take-off; there is STOL take-off and there is vertical take-off; there are the three different types. The procedures for true STOL

[Interpretation]

après que la Compagnie BOA ou la Compagnie Air France se décide définitivement d'acheter le Concorde, n'importe laquelle des deux décide d'abord. Si nous décidons de ne pas en acheter, on nous rembourse notre argent, c'est-à-dire \$875,000. En ce qui a trait au Concorde, nous n'avons décidé absolument rien. D'après nous, il s'agit pas seulement d'un problème technologique car il se pourrait fort bien que le Concorde soit excellent du point de vue technologique. Il sera peut-être prouvé que du point de vue des compagnies aériennes il s'agira d'un excellent avion, donc les compagnies BOAC, Air France, Pan Am ainsi que TWA l'achèteront peut-être afin de l'utiliser entre Londres, Paris et New York. Il se pourrait être aussi que nous en arrivions à la conclusion que nous n'avons pas le marché nécessaire au Canada afin de justifier l'utilisation du Concorde. Il s'agit d'un problème technique et de marché. Nous attendons afin de recevoir d'autre renseignement en ce qui a trait au problème technique et nous sommes en train d'étudier le marché. En fait, dans le domaine technique, un de nos ingénieurs et le président du soi-disant comité Concorde des lignes aériennes qui groupe toutes les lignes aériennes principales, et ce comité travaille en collaboration très étroite avec les fabricants du Concorde afin de pouvoir déterminer les problèmes techniques qui pourraient surgir et comment les résoudre du point de vue des lignes aériennes.

En ce qui a trait à Sainte-Scholastique, la raison pour laquelle nous ne faisons pas d'allusion dans le rapport c'est parce que nous sommes en train d'étudier la situation en collaboration avec le ministère des Transports, et nous ne savons pas quelles installations nous aurons à Ste. Scholastique. Ceci n'a pas encore été déterminé.

Pour autant que la date est concernée, nous avons indiqué au ministre du Transport que nous aimerions participer à la première phase de cette expérience qui pourvoira un service de la date sur une base de projet à l'épreuve entre deux points du Canada—une voie entre Montréal et Ottawa, mais j'ignore si une décision finale a été prise—et nous ferons probablement cela à l'aide des quelques subsides pour ce qui est de fournir plus de flexibilité et d'indépendance de la part de la structure de l'administration de Air Canada et aussi afin de pouvoir déterminer exactement ce qui étaient les résultats financiers plus précisément que nous pourrions le faire s'il faisait partie intégrante de Air Canada. Cela ne veut pas dire que nous suggérons que nous devrions être les seuls à faire le vol STOL au Canada, si toutefois ce projet se réalise.

M. Rock: J'ai une dernière question en ce qui concerne la navigation aérienne STOL. La navigation aérienne est-elle complètement certifiée ou est-elle seulement certifiée pour les envolées ordinaires plutôt que pour les envolées verticales?

M. Baldwin: Pour les envolées ordinaires seulement.

M. Rock: Croyez-vous que cela sera certifié un jour pour les envolées verticales?

M. Baldwin: Il y a des envolées conventionnelles; il y a les envolées STOL; il y a les envolées verticales: ce sont les trois genres d'envolées qui existent. Le procédé pour

[Texte]

take-off, which is a high-glide slope, are procedures that would have to be developed by a user airline and approved by the Ministry of Transport, and this is one of the things that might emerge from the trial project that has been mentioned.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I think we have had a fairly good afternoon and that we should adjourn until 8 o'clock tonight. The first questioner at 8 o'clock will be Mr. Skoberg. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We adjourn then, until 8 o'clock tonight.

EVENING SITTING

• 2005

The Chairman: Gentlemen, let us get the meeting underway. I said before that we would have our first speaker after supper. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, some of the discussion before supper had to do with the introduction of the jumbo jet on your Toronto-Vancouver flight. I notice one article here suggesting that Air Canada probably will drop two of its present DC-8 jet service between Toronto and Vancouver when it introduces this Boeing 747 flight on the transcontinental route near the end of April. Now it was not too long ago that we saw a situation on other forms of transportation where we tried to grow bigger. We did away with feeder lines and all the rest of it and we ended up with damn little service left. I am wondering now whether it is the intention of Air Canada to try and fill the 747 to the maximum, as far as the load factor is concerned, just in order to show a profit in the operation of the 747.

Mr. Pratte: I think our intention is to maintain frequency as well, sir. We do not intend to sacrifice reasonable frequency just to fill the 747. I think it would be a mistake.

Mr. Skoberg: Would you suggest the article in the paper is not correct when it says here that it will probably drop two of its present jet services between Toronto and Vancouver?

Mr. Pratte: It is not correct, sir.

Mr. Skoberg: You are not contemplating that at the present time?

Mr. Pratte: No.

Mr. Skoberg: It has been indicated, I believe by Mr. Trudel, that the 57 per cent load factor is about where you stand right now. What do you need for a load factor to break even on your operation? Have you broken it down into individual flights to a break-even point?

[Interprétation]

les vols STOL, qui se font sur une pente très raide, sont des procédures qui devront être développées par un usager des lignes aériennes et approuvées par le ministre du Transport, c'est là une chose qui sortira du projet à l'épreuve dont on a parlé.

M. Rock: Merci.

Le président: Messieurs, je crois que nous avons eu un très bon après-midi et que nous devrions ajourner à 8 heures ce soir. Celui qui posera la première question à 8 heures sera M. Skoberg. Est-ce d'accord?

Des voix: Nous sommes d'accord.

Le président: Alors, nous ajournons jusqu'à 8 heures, ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, mettez-nous à l'œuvre. J'ai dit avant que notre premier orateur prendrait la parole après le souper. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, durant la discussion avant le souper il a été question de l'introduction du Boeing 747 sur votre circuit Toronto-Vancouver. J'ai remarqué que, dans un article ici, on suggère que la compagnie Air Canada va probablement éliminer deux de ses envolées par DC-8 entre Toronto et Vancouver lorsque la compagnie introduira cette envolée du Boeing 747 sur la route transcontinentale vers la fin du mois d'avril. Il n'y a pas très longtemps qu'une situation analogue s'est présentée dans d'autres domaines du transport où il s'agissait d'accroître les opérations. On a éliminé les réseaux secondaires et ainsi de suite, et en fin de compte il nous reste très peu de service. Je me demande si c'est l'intention de la compagnie Air Canada d'essayer de remplir le 747 au maximum, en ce qui a trait au chargement, tout simplement afin de pouvoir faire preuve d'un profit en ce qui a trait à l'opération du 747.

M. Pratte: Je crois que notre intention est aussi de maintenir la fréquence des envolées, monsieur. Nous n'avons pas l'intention de sacrifier une fréquence raisonnable d'envolées, tout simplement afin de pouvoir remplir le 747. Je crois qu'il s'agirait là d'une erreur.

M. Skoberg: Croyez-vous que l'article dans le journal n'est pas exact, en disant que la compagnie va probablement éliminer deux de ses envolées actuelles entre Toronto et Vancouver?

M. Pratte: Ce n'est pas exact, monsieur.

M. Skoberg: Vous n'y songez pas à l'heure actuelle?

M. Pratte: Non.

M. Skoberg: Je crois que c'est M. Trudel qui a indiqué qu'à l'heure actuelle vous avez un indice de chargement de 57 p. 100. De quel genre d'indice de chargement avez-vous besoin afin d'égaliser vos frais dans cette opération? Est-ce que vous en avez fait la répartition en termes d'envolées individuelles en ce qui a trait à l'égalisation des frais?

[Text]

Mr. Pratte: On the 747, for instance, between Vancouver and Toronto it has to be something around 40 per cent.

Mr. Skoberg: Forty per cent.

Mr. Pratte: On an annual basis.

Mr. Skoberg: How many seats has Air Canada been allocated on their transCanada service by the department?

Mr. Pratte: We have 75 per cent of the capacity.

Mr. Skoberg: How many did you have one or two or three years ago?

Mr. Pratte: It increased 5 per cent in 1969.

Mr. Skoberg: I am referring to the number of seats. I understand that you are granted so many seats and I am thinking of the various airlines, CP Air and your competitors included.

Mr. Pratte: The formula was that a total capacity was established by the CTC on basis of projections and CP Air was granted 25 per cent of that capacity. In 1969, it was 20 per cent and in 1968, 15 per cent.

• 2010

Mr. Skoberg: According to the article I have in front of me, the Canadian Pacific are taking delivery of two Boeing 727s in April and they are anticipating that the load factor on the larger planes, on the jumbos that Air Canada will have, will drop after the novelty of that particular plane has worn off. In the type of research being done and the type of management consultants you have had, did you look at the situation in other parts of the country to try to determine whether or not the jumbo is a feasible operation in Canada at this time?

Mr. Pratte: The management consultants had nothing to do with that.

Mr. Skoberg: But you hire many consultants. It does not have to be that particular group I am talking about.

Mr. Pratte: Consultants had nothing to do with that. I think the answer to your question is that the experience in the United States as been that the 747 has proven to be a very popular aircraft.

Mr. Skoberg: Even the ones that are going bankrupt?

Mr. Pratte: Maybe it is not popular enough because the traffic is down.

Mr. Skoberg: Who recommended the purchase of the jumbo jets? Was it strictly an Air Canada decision or did you actually take a survey of some description?

Mr. Pratte: That decision was taken before my time, but as far as I know it was strictly an Air Canada decision.

Mr. Skoberg: Possibly Mr. Baldwin could answer.

Mr. Pratte: Yes, maybe Mr. Baldwin would like to add something on that.

[Interpretation]

M. Pratte: En ce qui a trait au 747, par exemple, entre Vancouver et Toronto, cela doit représenter à peu près 40 p. 100.

M. Skoberg: 40 p. 100.

M. Pratte: Sur une base annuelle.

M. Skoberg: Combien de sièges le ministère a-t-il alloué à la compagnie Air Canada pour leur service transCanada?

M. Pratte: Nous avons 75 p. 100 de la capacité.

M. Skoberg: Qu'aviez-vous il y a un, deux ou trois ans?

M. Pratte: On l'a accru de 5 p. 100 en 1969.

M. Skoberg: Je parle du nombre de sièges. Je crois savoir qu'on vous accorde un certain nombre de sièges et je pense aux différentes lignes aériennes, CP Air ainsi que vos concurrents.

M. Pratte: Une formule établissant une capacité globale fut créée par la CTC sur la base de certaines conceptions et la compagnie CP Air fut accordée 25 p. 100 de cette capacité. En 1969, elle était de 20 p. 100 et en 1968 de 15 p. 100.

M. Skoberg: D'après l'article que j'ai ici, la compagnie Pacific Canadien va recevoir 2 Boeing 727 au mois d'avril et ils s'attendent à ce que l'indice de chargement sur les 747 que la compagnie Air Canada utilisera va diminuer une fois que le public va s'habituer à cet avion-là. Durant les recherches que vous avez faites et grâce à l'utilisation de conseillers dans le domaine de la gérance, est-ce qu'il vous a été possible d'examiner la situation dans d'autres parties du pays afin d'essayer d'établir si le Boeing 747 est utilisable au Canada à cette époque-ci?

M. Pratte: Les experts-conseils dans la gérance n'avaient rien à faire avec cela.

M. Skoberg: Mais vous avez recours à beaucoup d'experts-conseils. Il ne s'agit pas nécessairement du groupe particulier auquel j'ai fait allusion.

M. Pratte: Les experts-conseils n'y étaient pour rien. Je crois que la réponse à votre question est qu'on a trouvé aux États-Unis que le 747 est un avion très populaire.

M. Skoberg: Même ceux qui font banqueroute?

M. Pratte: Peut-être que cet avion n'est pas assez populaire parce qu'il y a eu une réduction du trafic aérien.

M. Skoberg: Qui a recommandé l'achat des Boeing 747? S'agissait-il strictement d'une décision de la compagnie Air Canada ou avez-vous fait une étude quelconque?

M. Pratte: Cette décision fut prise avant que je n'accède à mon poste, mais en tant que je le sache, il s'agissait strictement d'une décision prise par Air Canada.

M. Skoberg: M. Baldwin pourrait peut-être répondre.

M. Pratte: Oui, peut-être que M. Baldwin aimerait y ajouter quelque chose.

[Texte]

Mr. Baldwin: It was based upon the operational planning and forecasting of Air Canada in the period when the jumbo jet was ordered and they reached the conclusion that given the expected growth of traffic, Air Canada could afford to operate three of these aircraft this year. Now, the traffic growth has not been quite as large or as large as was forecast at that time, but the experience to date on the initial service, which of course is the Toronto-Vancouver nonstop, in terms of traffic load, continuation of load and general serviceability, acceptability has been very satisfactory in terms of the results of the flights.

Mr. Skoberg: I wonder where your competitors in the airlines obtain their experience in suggesting that after the 747 was introduced, the service began to wear off and some passengers started booking flights on smaller aircraft.

Mr. Baldwin: This was a story that was fairly current in the United States last year also when the 747s were introduced. To the best of our knowledge it was a story that originated with airlines that did not have the 747.

Mr. Skoberg: I hope you may be right but I have seen too often where we try to be big in a small country as yet and we end up without any service left for anyone in the long run and someone is still picking up the tab.

A while back I tabled a paper in the House in regard to the number of planes that Air Canada has on order. You are probably aware of that. You have said today that you have four Concorde on line on which you have paid \$875,000 deposit, and six Boeing 2707. You are probably aware of that in what you have said today. You have four on line. You paid an \$875,000 deposit on the Concorde. The Boeings 2707. You have six on line in the ordering of the Boeings 2707.

• 2015

Mr. Baldwin: Those are not firm orders. Those are merely protection of possible delivery positions.

Mr. Pratte: As a matter of fact in respect to the Boeing SST, I think it should be mentioned that since the program has been cancelled we have been reimbursed \$1,200,000 that we had on deposit with the Boeing Company.

Mr. Skoberg: Were you aware of the fact at the time that you placed orders, even on line, and in fact put \$875,000 deposit on the Concorde that there was absolutely no provision in Canada for flying these planes over or landing them at any airport in this country?

Mr. Pratte: As a matter of fact, you could land the Concorde in Montreal providing you do not fly supersonic over Canadian territory under present regulations. The only thing that the regulations prohibit so far as I know is to fly supersonic over Canadian land and if you are prepared to fly the Concorde subsonic over Canadian territory, you could land the Concorde in Toronto, Montreal and other alternate airports.

[Interprétation]

M. Baldwin: Ceci fut basé par la planification et les prévisions dans le domaine des opérations de la compagnie Air Canada à l'époque où le Boeing 747 fut commandé, et ils en sont venus à la conclusion qu'étant donné l'accroissement prévu du trafic, Air Canada pourrait se permettre d'utiliser 3 de ses avions cette année-ci. La croissance du trafic n'a pas été aussi grande qu'on l'a prévue à cette époque-là, mais d'après l'expérience que nous avons acquise jusqu'à l'heure actuelle en ce qui a trait au service initial, c'est-à-dire l'envolée directe de Toronto-Vancouver, les résultats de ces envolées ont été très satisfaisants en ce qui a trait à la charge du point de vue du trafic, la continuation dans ce domaine et le bon fonctionnement en général.

M. Skoberg: Je me demande d'où viennent les renseignements de vos concurrents dans le domaine des lignes aériennes qui suggèrent qu'après l'introduction du 747, le service a commencé à diminuer et certains passagers ont choisi des avions de plus petite envergure.

Mr. Baldwin: C'est une histoire qui était aussi assez courante aux États-Unis l'année dernière lorsque les 747 y furent introduits. A ma connaissance, il s'agit d'une histoire qui fut commencée par les lignes aériennes qui n'avaient pas de 747.

M. Skoberg: J'espère que vous ayez raison, mais j'ai vu trop souvent que lorsqu'un petit pays essaie de faire les choses en grand, on finit par ne pas avoir de service du tout, mais il doit y avoir quelqu'un qui doit payer la note.

Il y a un certain temps, j'ai déposé un document à la Chambre à l'égard du nombre d'avions commandés par la compagnie Air Canada. Vous en êtes probablement conscients. Vous avez dit aujourd'hui que vous avez commandé 4 Concorde pour lesquels vous avez versé un dépôt de \$875,000, et que vous avez aussi commandé 6 Boeing 2707. Vous êtes probablement au courant. Vous êtes quatre en ligne. Vous avez versé \$875,000 sur le Concorde, les Boeings 2707. Vous avez commandé six Boeings 2707.

M. Baldwin: Ce ne sont pas des commandes définitives. C'est simplement une protection.

M. Pratte: En ce qui concerne le Boeing SST, il faut dire que comme le programme a été annulé on nous a remboursé un million \$200,000 que nous avions versés comme paiement initial à la compagnie Boeing.

M. Skoberg: Lorsque vous avez effectué ces commandes, et versé \$875,000 sur le Concorde, étiez-vous au courant qu'il n'y a absolument aucune disposition au Canada pour laisser survoler ces avions ou atterrir dans quelque aéroport que ce soit au Canada?

M. Pratte: On pourrait faire atterrir un Concorde à Montréal à condition qu'il ne vole pas à une vitesse supersonique au-dessus du territoire canadien en vertu des présents règlements. Tout ce qui est interdit dans le règlement, c'est de survoler le sol canadien à une vitesse supersonique, mais si vous consentez à faire voler ces avions à une vitesse subsonique au-dessus du territoire canadien, vous pouvez atterrir à Toronto, Montréal ou autre aéroport.

[Text]

Mr. Skoberg: You suggested that you had a Concorde committee set up under Air Canada to look into the over-all structure. Do you have any pollution committees structured under your operation?

Mr. Pratte: I am afraid I did not express myself clearly. I did say that the major carriers have a committee to examine the technical problems related to the Concorde and that committee works with the Concorde manufacturers. That committee happens to be chaired by one of our engineers. So far as other problems relating to the Concorde, we are working closely with the Minister of Transport and we have made some contributions to some study that is now being done under the sponsorship of the Minister of Transport in respect to the sonic boom.

Mr. Skoberg: This is your participation in so far as pollution is concerned in this area.

Mr. Pratte: I am not suggesting it is our only participation. It is certainly part of our participation.

Mr. Skoberg: Have you a breakdown on the cost per mile of operation—I think you have indicated it in your Annual Report—of the DC-9 and the DC-8 compared to the 747?

Mr. Pratte: Yes. Generally I think one could say that the operating cost of the 747 per seat-mile is marginally better but only marginally better than the stretched DC-8.

Mr. Skoberg: Then what type of exploration have you done in so far as the Concorde and the Boeing?

Mr. Pratte: The Boeing is out. In respect to the Concorde our studies indicate that the operating costs of the Concorde per seat-mile are going to be 2.3 times the operating costs of the stretched DC-8 or Boeing 747. Another major carrier has indicated that it would be twice the operating cost per seat-mile and another one 2.5 times on the basis of the information that we have now. I think you could say that the operating cost of the Concorde per seat-mile would be between 2 and 2.5 times those of the stretched DC-8 or the 747.

Mr. Skoberg: What about the Lockheed 1011, six of which you have on order now?

Mr. Pratte: We have 10 Lockheed 1011s on order and 9 on option.

Mr. Skoberg: This return was dated October 9, 1970. When did you have those on order?

Mr. Pratte: It was six for delivery in 1972 but we have firm orders for ten 1011s and options for nine. I think the six you are referring to were probably for delivery in 1972.

Mr. Skoberg: It says number on order, six for 1972, nothing for the number of options, and nothing for the number of line positions. It is neither here or there. You still have them.

• 2020

Mr. Pratte: The situation is that we have 10 firm orders for L-1011s, 6 of which are to be delivered in 1972, and we have 9 options, for a total of 19.

[Interpretation]

M. Skoberg: Vous avez dit que Air Canada avait créé un comité sur le Concorde en vue d'étudier la structure globale. Avez-vous des comités sur la pollution dans votre exploitation?

M. Pratte: Je crois que je ne me suis pas fait comprendre clairement. J'ai dit que les principaux transporteurs avaient un comité visant à examiner les problèmes techniques relatifs au Concorde et ce comité travaille en collaboration avec les fabricants du Concorde. Le président de ce comité est l'un de nos ingénieurs. En ce qui concerne les autres problèmes relatifs au Concorde, nous travaillons en étroite collaboration avec le ministre des Transports et nous avons participé à des études actuellement en cours et parrainées par le ministre des Transports sur la question du «boom» supersonique.

M. Skoberg: C'est votre participation en ce qui concerne la pollution dans ce domaine.

M. Pratte: Ce n'est pas notre seule participation, mais cela fait partie de notre participation.

M. Skoberg: Avez-vous une ventilation sur le coût d'exploitation par mille, je crois que vous avez indiqué quelque chose dans votre rapport annuel, pour le DC-9 et le DC-8 par rapport au 747?

M. Pratte: Oui. D'une façon générale, on peut dire que le coût d'exploitation du 747 par mille, est un peu mieux mais seulement un peu mieux que celui du DC-8.

M. Skoberg: Quel genre de recherche avez-vous fait sur le Concorde et le Boeing?

M. Pratte: Il n'est plus question du Boeing. En ce qui concerne le Concorde, nos études indiquent que le coût d'exploitation du Concorde par mille sera de 2.3 fois plus cher que le coût d'exploitation du DC-8 ou du Boeing 747. Un autre gros transporteur a indiqué que le coût d'exploitation serait deux fois plus grand par mille et un autre 2.5 fois, d'après les renseignements que nous avons. Nous pouvons dire que le coût d'exploitation du Concorde par mille-passagers serait entre 2 et 2.5 fois celui du DC-8 ou du 747.

M. Skoberg: Qu'en est-il du Lockheed 1011, dont vous avez commandé six modèles dernièrement?

M. Pratte: Nous en avons commandé dix et nous en avons neuf en approbation.

M. Skoberg: Cette formule est datée du 9 octobre 1970. Quand les avez-vous commandés?

M. Pratte: Nous en avons commandé six qui doivent être livrés en 1972 et nous avons une commande ferme pour dix 1011 et neuf en approbation. Je suppose que les six dont vous avez parlés seront livrés en 1972.

M. Skoberg: Il est indiqué nombre commandé six pour 1972, on ne mentionne pas le nombre des avions en approbation, et rien du nombre en ligne. Cela n'apparaît nulle part. Vous les avez encore.

M. Pratte: La situation est que nous avons 10 commandes fermes pour des L-1011, dont 6 doivent être livrées en 1972 et nous avons 9 avions en approbation ce qui donne un total de 19.

[Texte]

Mr. Skoberg: On page 5 of your report you indicate that the bill for salaries, wages and related employee benefits accounted for 42 per cent of the total operating expense and average employee strength was held to a growth of only 2 per cent. Could you give me a breakdown—maybe I missed it in the report—of the actual number of employees under a bargaining unit that Air Canada has at this time?

Mr. Pratte: Yes, we have that, sir. Could you perhaps ask another question and we will give you the answer later.

Mr. Skoberg: When you are looking for it could you also give us a comparison of the increase or decrease of the management people who are out of the scope of the bargaining unit.

Mr. Pratte: Yes, we have that.

Mr. Skoberg: Within the last one, two or three years.

Mr. Pratte: We will give you that information as soon as we get it, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will not start another line of questioning now. I will go to the bottom of the list, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner, if you will allow me, I think Mr. Baldwin has found the answer to a question that was asked by Mr. Trudel before supper.

Mr. Baldwin: Mr. Orser, the Vice-President of Finance.

Mr. Orser: As I understand it, Mr. Chairman, the question was what was the effective interest rate on all obligations in 1970. The answer is 6.07 per cent.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I hope I am on your list because I want to pursue the line of questioning I was following at that time.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pratte, the first line of questioning I would like to pursue for just a minute is this. Going back 10 or 12 years the big problem in our air traffic then was the fear that granting Canadian Pacific flying rights domestically would severely jeopardize Air Canada's ability to make a profit. Since that time, of course, Canadian Pacific started once-a-day service domestically—it is now twice a day, and then some—and since that time we have seen Pacific Western enlarge their operations tremendously in western Canada, we have seen Transair in central Canada, Nordair in central Canada, you might say, Quebecair and Eastern Provincial all become quite viable operations. In your opinion how has this affected Air Canada's ability to make a profit?

Mr. Pratte: You are assuming that all the carriers you mentioned have viable operations. From my conversations

[Interprétation]

M. Skoberg: A la page 5 de votre rapport vous indiquez que le coût total des salaires, des traitements des avantages sociaux des employés constituent 42 p. 100 du coût d'exploitation totale et l'accroissement en personnel n'a été que d'environ 2 p. 100. Vous pourriez peut-être me donner une ventilation du nombre d'employés à syndiquer qu'Air Canada compte en ce moment?

M. Pratte: Oui, nous l'avons. Pourriez-vous nous poser une autre question et nous pourrions vous donner la réponse plus tard.

M. Skoberg: Pouvez-vous nous donner la hausse ou la baisse des employés dans l'administration qui ne sont pas syndiqués.

M. Pratte: Oui, nous avons ces chiffres.

M. Skoberg: Au cours des deux ou trois dernières années.

M. Pratte: Nous vous ferons parvenir ces renseignements aussitôt que nous les aurons.

M. Skoberg: Je n'ai plus d'autres questions pour le moment. Monsieur le président, si vous voulez mettre mon nom au bas de la liste.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner, si vous me le permettez je crois que M. Baldwin a trouvé la réponse à une question que M. Trudel a posée avant le souper.

M. Baldwin: Monsieur Orser, vice-président des finances.

M. Orser: La question était, quel a été le taux d'intérêt réel sur toutes les obligations en 1970. La réponse est 6.07 p. 100.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. J'espère que mon nom est sur votre liste car j'aimerais continuer à poser des questions.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Si nous retournons 10 ou 12 ans en arrière, le gros problème du trafic aérien à cette époque était la crainte que d'octroyer le Canadien Pacifique des droits de vol au Canada nuirait grandement à la prospérité d'Air Canada. Depuis, le Canadien Pacifique a mis en service un service quotidien au Canada et maintenant il y a un service biquotidien et depuis nous avons vu le *Pacifique Western* accroître ses services de façon importante dans l'ouest du Canada, nous avons *Transair* au Canada central, *Nordair* au Canada central; il y a aussi *Quebecair* *Eastern Provincial Airways* qui sont toutes des exploitations très prospères. De quelle façon ces compagnies ont-elles nui à la prospérité d'Air Canada?

M. Pratte: Mon présumé de toutes ces compagnies sont viables. D'après mes entretiens avec certaines de ces com-

[Text]

with some of them, according to them this may not be a true assumption. Certainly some of them are in great financial difficulties.

Mr. Horner: Excuse me?

Mr. Pratte: I am saying that in your question you assumed that all the carriers you mentioned ...

Mr. Horner: The Minister said that he was going to attempt to give them viable runs regionally in order for them to really become viable.

Mr. Pratte: The whole thing boils down to the price that Canada is prepared to pay for whatever benefits come from competition.

Mr. Horner: The Minister said before this Committee two or three weeks ago, I think, that all of the regional runs are doing quite nicely. They all have DC-9s or have the capability of using DC-9s and he felt they were in the jet age and they were in it to stay and they could all make a living at it. I am not asking you to judge their financial position. I know some of them may be in difficulty, but in your estimation how has it affected Air Canada and its ability to make a profit?

• 2025

Mr. Pratte: I certainly think the fact that some of the routes have been transferred to carriers has affected our ability to make a profit. There is no question about that. I am not saying that all the route transfers have had that effect, but in certain cases some of them have. The basic problem in respect of the regional carriers—this is my view and some of you may not share it—is that if you have a route, whether it is served by Air Canada or a regional carrier, basically, if it is the same equipment we can do as well as the regional carrier. As a matter of fact, if you will look up some of the Minister's statements you will see that he said that a regional route was characterized either by stage length, the low volume of traffic or the type of equipment that ought to be used. As a matter of fact, the type of equipment happens to be the test because if you have a very low volume traffic or very short haul or very short haul operation and if you attempt to service that route with a big piece of equipment either one of two things is going to happen. You are going to lose your shirt or you are not going to provide the kind of frequency that the communities are entitled to get. If some of the regional carriers operate the same type of equipment basically that we have; the DC9 type or 737 type, it may be that this is not the right type of equipment for that particular route. They will have one frequency a day while the communities will need two or three frequencies a day. I think that in Canada, frequency to some communities is very important. If your equipment is too big, you just cannot afford to do that. It so happens that this is one of our problems with the regional carriers now. It is a normal tendency for them to try to fly using big equipment. I suppose there is more glamour to it. Also, it allows them to fly charters to some foreign points but I just do not know whether this is really the role of the regional carrier and this is why we are trying to work with them in an attempt to provide the kind of integrated service that was referred to before dinner.

[Interpretation]

pagnies, ce ne serait pas vrai. Quelques-unes d'entre elles sont en mauvaise posture financièrement.

M. Horner: Pardon?

M. Pratte: J'ai dit que dans votre question vous aviez présumé que toutes ces compagnies...

M. Horner: Le ministre a dit qu'il essaierait de leur donner des routes régionales viables afin qu'elles puissent devenir viables.

M. Pratte: Tout dépend de ce que le Canada veut payer pour le bénéfice qui proviennent de la concurrence.

M. Horner: Le ministre a dit devant ce Comité il y a quelques semaines, que les services régionaux fonctionnaient très bien. Ils ont tous des DC-9 et peuvent utiliser des DC-9 et il estime qu'ils sont dans l'air des avions à propulsion et qu'ils y sont pour de bon et qu'ils peuvent prospérer dans ce domaine. Je ne vous demande pas de juger leur position financière. Je sais que certains de ces services sont en difficulté financière mais je vous demande de quelle façon ces compagnies ont nui à la prospérité d'Air Canada?

M. Pratte: Je crois certainement que le fait que certaines routes aient été transférées à ces transporteurs ait nui à notre prospérité. Cela ne fait aucun doute. Je ne dis pas que tous les transferts des routes ont eu cet effet mais certains d'entre eux nous ont fait part. Le principal problème en ce qui concerne les transporteurs régionaux, c'est mon avis personnel et peut-être que vous ne le partagerez pas, c'est que s'il y a une route, qu'elle soit desservie par Air Canada ou par un transporteur régional, avec le même équipement nous pourrions donner le même service. Si vous revenez aux déclarations du ministre, vous verrez qu'il a dit que ce qui caractérisait une route aérienne régionale c'était la longueur, le faible volume du trafic ou le genre d'équipement qui doit être utilisé. En fait, c'est le genre d'équipement qui se trouve à constituer l'épreuve parce que s'il s'agit d'un trafic de volume peu élevé ou d'une opération de halage très brève et que vous tentiez d'entretenir cette route avec une grosse machine, il se produira l'une des deux choses. Ou bien vous perdrez votre mise ou bien vous réussirez à pourvoir la communauté du service auquel elle est en droit de s'attendre. Si quelques-uns des transporteurs régionaux utilisent de façon générale le même genre de véhicules que nous avons; le DC-9 ou 737, il se peut que ce ne soit pas là le genre de transporteurs plus particulièrement indiqué pour cette route. Ils offriront un service par jour alors que la communauté en réclame deux ou trois. Je crois qu'au Canada cette fréquence du service est fort importante dans certaines localités. Si votre transporteur est trop gros, vous ne pouvez pas vous permettre d'en arriver là. Justement, voilà un des problèmes que nous présentent actuellement nos transporteurs régionaux. Il n'est que normal pour eux d'essayer de recourir à des gros appareils qui, en outre exercent un plus grand attrait. De plus, ils peuvent nolisier vers des localités étrangères mais je me demande si c'est là le rôle d'un transporteur régional et c'est pourquoi nous essayons en collaboration avec eux de fournir ce genre de

[Texte]

Mr. Horner: You have given me a lengthy answer. It does not make me that much wiser really. Let me proceed a little bit further. We have established and we agree that regional carriers and the growth of regional carriers have interfered with Air Canada's ability to make a profit. In your estimation, do you believe that Air Canada has got the best arrangements possible with regards to its international routes? I noticed in your annual report you have an exchange route into Czechoslovakia on a deal with the Czechoslovakian Air Lines. Is this a profitable operation? You said this afternoon that BOAC have some lines which they run for social purposes or for whatever purposes other than making a profit. They are told to run them by the government. Which international routes are you, in essence, really running for social routes?

Mr. Pratte: I do not think I can say that there is any international route that we running internationally for social or political reasons at the present time. I do not think there is any route that has been opened on the international scene by Air Canada at the request of the government as far as I know.

Mr. Horner: The ride into Czechoslovakia and Moscow is paying or has hopes of paying?

Mr. Pratte: I think those two routes pay for out-of-pocket expenses.

In respect to Prague, one has to remember—and that is before my time—that the negotiations were started before the political events that happened recently. They have reached a point where, I suppose, it was judged that it was not possible to back out. Certainly this has affected the potential traffic to Prague.

Mr. Horner: I would just like to carry on now. We have established that there are no routes that the government has directed you to run internationally and that you have hopes of them all paying a profit. You say that the Czechoslovakian and Moscow route is paying out of pocket expenses but I imagine you hope that it will eventually pay more than out-of-pocket expenses. I think Air Canada has stated in their annual report something with regards to chartered flights. Chartered flights increased by 75 per cent to a gross revenue of 14 million dollars or something like that. Would you say that your ability to make a profit is being interfered with by any other line. This is really what your efficiency is really going to be judged on: whether you can make a profit or not. You lost money last year with more than a hundred planes. CP Air made money with 20 planes or something like that. I am quoting your own words back to you, I think. Your business increased by 75 per cent in chartered flights but are the air lines operating in chartered flights internationally or domestically, really affecting your ability to make a profit?

[Interprétation]

service intégré auquel nous faisons allusion avant le dîner.

M. Horner: Vous m'avez donné une longue réponse. Mais vraiment, je n'en suis pas tellement mieux renseigné. Laissez-moi pousser mon argumentation. Nous avons établi et nous convenons que les transporteurs régionaux et l'accroissement du nombre de ces transporteurs ont gêné Air Canada qui n'a pas su réaliser un profit. Estimez-vous qu'Air Canada possède les meilleurs arrangements possibles à l'égard de ces trajets internationaux? J'ai remarqué que dans votre rapport annuel vous donnez une route d'échange pour aller en Tchécoslovaquie, en vertu d'une entente avec les sociétés aériennes de ce pays. Est-ce là une ligne qui vous rapporte? Vous avez dit cette après-midi que la BOAC a quelques lignes qui ne sont maintenues qu'à des fins sociales ou en tout cas à des fins autres que celles d'un profit à réaliser. Le gouvernement prie cette société de les maintenir. Quels sont les trajets internationaux que vous maintenez dans ce dessin?

M. Pratte: Il n'y en a pas une que je pourrais dire que nous maintenons à ces fins actuellement. Il n'y a pas de route qui a été ouverte sur la scène internationale par Air Canada à la demande du gouvernement, du moins pas que je sache.

M. Horner: Cette ligne qui va jusqu'en Tchécoslovaquie et Moscou est rentable ou vous espérez qu'elle le sera?

M. Pratte: Je crois que nous y trouverons nos frais.

Pour ce qui est de Prague, il faut se souvenir—c'était avant que j'y sois—que les négociations ont été amorcées avant que ne se produisent les récents incidents politiques. On en était rendu à un point où, je suppose, il n'était plus possible de reculer. Bien sûr, cet incident a modifié le trafic vers Prague auquel on était en droit de s'attendre.

M. Horner: Encore un coup, je vous prie. Nous avons établi qu'il n'y a pas de route que le gouvernement vous ait demandé de maintenir sur le plan international et que vous espérez d'elle qu'elle soit rentable. Vous dites que vous trouverez vos frais dans celle de Tchécoslovaquie et de Moscou mais j'imagine que vous vous attendez à ce que, éventuellement, elle vous rapporte plus que vos frais. Je crois qu'Air Canada a déclaré dans son rapport annuel quelque chose à l'égard des vols nolisés. Ces vols nolisés ont augmenté de 75 p. 100 pour atteindre un revenu brut d'environ 14 millions de dollars. Diriez-vous que votre capacité de réaliser un profit est gêné par toute autre ligne. C'est sur ce point que sera de fait apprécié votre efficacité: à savoir si vous pouvez ou non réaliser un profit. Vous avez perdu de l'argent l'an passé quand vous disposiez de centaines d'appareils. Le CP a fait de l'argent avec 20 appareils ou à peu près. Ce sont là, je crois, les mots mêmes que vous avez employés. Votre chiffre d'affaire a augmenté de 75 p. 100 dans le domaine des vols nolisés mais les lignes aériennes qui se produisent internationalement au pays dans ces vols nolisés gênent-elles vraiment votre capacité de réaliser un profit.

[Text]

● 2030

Mr. Pratte: Certainly on the North Atlantic and also to the South, to the Caribbean because that is the main reason why our load factor is not as high as it should be.

Mr. Horner: Could you comment with regard to your international routes? Are you satisfied that you have the best available routes into Europe?

Mr. Pratte: As I told the Committee this afternoon, I was not happy with the present policy. I would like to add that I think it is normal that after a few years of experience that policy statements should be revised and changed in the light of the experience that all of us have had. We have made our position known to the Minister and I would hope that a decision would be forthcoming pretty soon because we really need to know what is expected by the government from Air Canada in order to plan as we should. I do not think it would be proper for me to go further than that.

Mr. Horner: Mr. Pratte, you are forgetting the persuasive power of this Committee.

Mr. McGrath: What Committee are we talking about?

An hon. Member: Not Agriculture.

Mr. Horner: I know committees have a tremendous influence on government action. I can vouch for that with my limited experience, and I think it would be wise for you to give this Committee a hint. The Chairman of this Committee is a very influential person. The Committee members are very influential and I think it would be wise if you could give us a suggestion as to what you think should be done to improve your ability to make a profit.

Mr. Pratte: I will just give you an example, if I may.

Mr. Horner: Anything is better than nothing.

Mr. Pratte: When the Canadian government negotiated the agreement with the French government for landing rights both in Canada and in France, Canada was given fifth freedom rights from Paris to Rome, and Air France was given fifth freedom rights from Montreal to Chicago. Because of the existing policy, Air Canada, with a right to Paris, have never been able to exercise it and Canada as a country, have never been able to exercise the fifth freedom rights out of Paris to Rome because those two places happen to fall into different areas. On the other hand, Air France carries local traffic between Chicago and Montreal and Montreal and Chicago.

Mr. Horner: We made a bad deal then?

Mr. Pratte: Well that is my opinion.

Mr. Horner: It is my opinion too. I remember that deal and I thought we were crazy at the time.

Mr. Marshall: Where was your influence Jack?

Mr. Horner: The deal was made without my knowledge.

[Interpretation]

M. Pratte: Certainement, dans l'Atlantique Nord et aussi vers le Sud, vers les Caraïbes, parce que c'est la principale raison pour laquelle votre facteur de chargement n'est pas aussi élevé qu'il devrait l'être.

M. Horner: Pourriez-vous faire des observations au sujet de vos routes internationales? Estimez-vous avoir les meilleures routes disponibles en Europe?

M. Pratte: Comme je l'ai dit au Comité cet après-midi, je n'étais pas d'accord avec la politique actuelle, j'aimerais ajouter que je pense que c'est normal que, après quelques années d'expérience, la politique soit modifiée et révisée selon l'expérience que nous avons acquise. Nous avons fait connaître notre position au Ministre, et j'espère qu'une décision sera prise bientôt, parce que nous devons savoir ce que le gouvernement attend d'Air Canada pour établir des programmes en conséquence. Je ne pense pas qu'il y aurait lieu d'aller plus loin que cela.

M. Horner: Monsieur Pratte, vous oubliez la force de persuasion du Comité.

M. McGrath: De quel Comité parlons-nous?

Une voix: Du Comité de l'agriculture.

M. Horner: Je sais que les comités exercent beaucoup d'influence sur le gouvernement. Je peux l'affirmer, avec l'expérience que j'ai acquise et je pense qu'il serait sage que vous donniez un indice au Comité. Le président du Comité est très influent. Les membres du Comité sont très influents et je pense qu'il serait sage que vous nous proposiez ce qu'il y aurait lieu de faire pour améliorer la possibilité de réaliser un profit.

M. Pratte: Je ne vous donnerai qu'un exemple, si je le peux.

M. Horner: Tout vaut mieux que rien.

M. Pratte: Lorsque le gouvernement canadien a négocié l'accord avec le gouvernement français au sujet des lois d'atterrissage, tant au Canada qu'en France, on a accordé au Canada la cinquième priorité de Paris à Rome par Air France la cinquième priorité de Montréal à Chicago. En raison de la politique existante, Air Canada avait fait une priorité à Paris, n'a pu exercer son droit, et, en tant que pays n'a pu exercer la cinquième priorité de Paris à Rome parce qu'il arrive que ces deux endroits tombent dans des régions. D'autre part, Air France transporte le trafic local entre Chicago et Montréal, et vice-versa.

M. Horner: Nous avons donc alors fait un mauvais marché?

M. Pratte: C'est mon opinion.

M. Horner: C'est aussi mon avis. Je me souviens de cet accord, et j'ai pensé que nous étions fous à l'époque.

M. Marshall: Où était donc votre influence, monsieur?

M. Horner: L'entente a été conclue sans que je sois au courant.

[Texte]

Mr. Pratte: Mind you, Mr. Horner, I just do not remember when the deal was made.

Mr. Horner: Well it was not made very many years ago. Three or four at the most.

Mr. Pratte: No many more.

Mr. Horner: Not that many more.

The Chairman: Mr. Horner, you have had very kind words about myself and all the members of the Committee but your time is up.

Mr. Trudel.

Mr. Horner: I have got three more points I want to make.

The Chairman: You will be able to make them.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I got from Mr. Orser the average interest rate. I would like to find out if the amounts of bonds or notes that have been retired over any one period of time is available? Have you got that? Have you retired any amounts of bonds or notes that you are holding, or have all the notes been renewed when they expired?

Mr. Orser: All have been renewed.

● 2035

Mr. Trudel: If I may, Mr. Chairman, I would like to leave that point for a minute and follow a subject that was raised before regarding the 747.

I would like to obtain from the witnesses, the reaction of the travelling public to this particular type of plane in use on Air Canada runs.

Mr. Pratte: Mr. Trudel, I think that generally the reaction of the travelling public has been very good. I am pleased to say that according to the manufacturers we have had, in terms of problems resulting from the introduction of a new aircraft type, far fewer problems than most other American carriers.

In other words, the planning that has been done by our people has apparently been very successful. It is probably too early to say whether the reaction of the public would continue to be as good as it has been since the introduction. On the basis of the U.S. experience, we hope that it is going to continue.

There is one thing that I might suggest, to the Chairman and members of this Committee although I do not know whether it would be proper for me to do so. If it is not proper, I hope you will pardon me. However, there is nothing that would please me and my officers. Would the members of the Committee be prepared to accept an invitation on the part of Air Canada to fly the 747 at a mutually agreeable date, sometime in June, between Toronto and Vancouver and back. This, I think, would permit us, first of all, to celebrate together the B.C. Centennial which we have been promoting throughout Canada. It also would permit us to continue in a less formal way, the very pleasant discussion we have had since early this afternoon. We could arrange for you to meet some of our experts—for instance, the people who do the scheduling.

[Interprétation]

M. Pratte: Je ne peux me rappeler de la date de cet accord, monsieur Horner.

M. Horner: Il a été conclu il y a trois ou quatre ans tout au plus.

M. Pratte: Non, depuis plus longtemps.

M. Horner: Non, pas autant que cela.

Le président: Monsieur Horner vous avez témoigné beaucoup d'amabilité à l'égard de mes collègues et de moi-même, mais le temps qui vous était alloué est écoulé.

Monsieur Trudel.

M. Horner: J'ai trois autres questions que je veux soulever.

Le président: Vous pouvez le faire.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai obtenu de M. Orser le taux moyen d'intérêt. J'aimerais savoir si le montant des obligations ou des billets à ordre qui ont été retirés au cours d'une période est disponible? Avez-vous cela? Avez-vous retiré des montants d'obligations ou de billets à ordre que vous détenez, ou attend-on tous les billets à ordre qui étaient expirés?

M. Orser: Ils ont tous été renouvelés.

M. Trudel: Si vous me permettiez, monsieur le président, j'aimerais cesser de parler de ce sujet pour un instant et en revenir à un autre qui a été soulevé auparavant et qui concerne l'avion boeing 747.

J'aimerais que les témoins nous disent qu'elle a été la réaction des voyageurs venant à bord de ce type d'avion.

M. Pratte: Monsieur Trudel, je crois que généralement la réaction des voyageurs a été excellente. Il me fait plaisir de dire que d'après les manufacturiers, nous avons eu beaucoup moins de problèmes que la plupart des compagnies américaines lors des premiers essais.

En d'autres mots, notre personnel a accompli de l'excellent travail. Il est probablement trop tôt pour dire si la réaction du public continuait à être aussi bonne qu'elle l'est depuis le début. En tenant compte de l'expérience des États-Unis, nous espérons que cette situation se continuera.

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais vous faire une proposition quoique je ne sais pas s'il convient réellement que je le fasse. S'il n'est pas convenable que je le fasse j'espère que vous m'excuserez. Cependant, rien ne me ferait plus plaisir à moi ainsi qu'à mes fonctionnaires. Est-ce que les membres du Comité accepteraient une invitation de la part d'Air Canada de se rendre de Toronto à Vancouver aller et retour par le jet boeing 747 et ce à une date qui nous conviendrait en juin. Ce voyage nous permettrait tout d'abord de célébrer ensemble le centenaire de la Colombie Britannique que nous avons encouragé à travers tout le Canada. Cela nous permettrait aussi de continuer d'une façon moins officielle l'intéressante discussion que nous avons eu au début de cet après-midi. Vous pourriez par exemple rencontrer quelques-uns de nos spécialistes qui par exemple travaillent aux horaires.

[Text]

I think it would be very interesting if you spoke to our experts and made your feelings known to them so that we can become a better airline which is certainly your objective and mine. We would be very happy if the members of the Committee could feel free to make the trip to Vancouver with us and back.

Mr. Horner: That is agreeable.

An hon. Member: On a Friday or a Monday, Mr. Chairman.

An hon. Member: Carried.

Mr. Pratte: Because we have the profitability of the airline very much in mind, I think that leaving Toronto on a Tuesday and coming back from Vancouver on a Thursday would be something that would hurt the airline less than leaving on a Sunday or on a Monday.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: It depends upon what is going on in the House.

Mr. Skoberg: You had better wait until the hearing is over, Mr. Chairman. The invitation may not be open then.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this eliminates several questions that I had on the 747. I hope that Mr. Horner and the others will use their influence so that you can make the proper decision, Mr. Chairman, following the kind offer that we just received from Air Canada.

If I may ask one last question just on that specific subject. Do you expect to expand your 747 service with the short experience that you have had with them in use now?

Mr. Pratte: Our plan this year is to expand the service, to the U.K. from Toronto, and then early in July to fly the 747 daily on our 870-871 service—Toronto, Montreal, Paris, Frankfurt.

As to our plan for next year, I will have to dig to find out what they are. However, we have no plan now to buy more 747's. We may have but no decision has been taken.

• 2040

Mr. Trudel: I have another line of questioning, Mr. Chairman. It has to do with financing.

When we had the CNR before us, although they come to Parliament for the authority to borrow money, they have done so from the public. It is my understanding from the answers we got from the witnesses that all of their financing is done through the Treasury purse.

This question has several aspects to it. When I look at the annual statement and I see the notes and debentures, they total over five hundred million dollars. Yet, in Bill C-186, the total that can be borrowed on page 6, is \$174 million up to the end of July.

I was wondering if I detect a conflict there or possibly someone could give me the information on this particular aspect of it.

[Interpretation]

Il serait très intéressant que vous parliez aux spécialistes et que vous leur fassiez connaître vos opinions de telle façon que nous puissions améliorer notre service, ce qui est certainement aussi bien votre objectif que le mien. Nous serions très heureux si les membres du Comité acceptaient de faire le voyage aller et retour avec nous à Vancouver.

M. Horner: C'est une très agréable invitation.

Une voix: Mais ce voyage aura lieu avant vendredi ou lundi, monsieur le président?

Une voix: Acceptez.

M. Pratte: Est-ce que nous tenons beaucoup à la rentabilité de la société, je crois que nous devrions quitter Toronto un mardi et revenir à Vancouver un jeudi.

Le président: Acceptez-vous?

Des voix: Nous acceptons.

Une voix: Tout dépendra de l'ordre du jour à la Chambre.

M. Skoberg: Il vaudrait mieux attendre la fin des audiences, monsieur le président. Il se peut qu'à ce moment l'invitation ne tienne plus.

M. Trudel: Monsieur le président, cette décision élimine plusieurs questions que je me posais au sujet du boeing 747. J'espère que M. Horner et les autres membres feront valoir leurs points de vue de telle façon monsieur le président, que vous preniez la bonne décision concernant l'offre que nous avons reçu d'Air Canada.

J'aimerais poser une autre question concernant le boeing 747. Croyez-vous que vous pourrez étendre les services dispensés par ces avions?

M. Pratte: Nous proposons cette année d'étendre le service au Royaume-Uni à partir de Toronto et en juillet, d'avoir un vol journalier de notre vol 170871-Toronto, Montréal, Paris, Frankfurt.

Pour l'année prochaine, il faudra que je me renseigne pour connaître les plans. Cependant, nous n'avons pas l'intention d'acheter plus de Boeings 747. Il se peut que nous en ayons, mais nous n'avons pas pris de décisions à ce sujet.

M. Trudel: J'aimerais poser quelques questions concernant un autre sujet, monsieur le président. Elles concernent le financement.

Lorsque les représentants du Canadien-National sont venus, même s'ils sont venus au parlement pour obtenir l'autorisation d'emprunter de l'argent, ils l'avaient déjà fait en s'adressant au public. D'après les réponses que nous avons reçues des témoins, il semble que tous leurs financements se font à partir du trésor public.

Il y a plusieurs aspects à cette question. Lorsque je regarde le rapport annuel et que je vois les dépenses et les recettes, elles totalisent plus de \$500 millions. D'après le bill C-186, le montant total qui peut être emprunté et qui est établi à la page 6, est de \$174 millions à la fin de juillet. Je me demandais s'il n'y a pas là une contradic-

[Texte]

Mr. Pratte : What bill are you referring to?

Mr. Trudel : I am referring to Bill C-186 on page 6 and it has to do with maximum amounts that can be outstanding at any one time and this is on line 12, and says:

...shall not exceed \$174 million dollars.

Mr. Pratte : I suppose this refers to new capital borrowings.

Mr. Trudel : It could well be. That is why I posed the question.

Mr. Pratte : I think this refers to new capital borrowings to meet our expected new capital requirements for the eighteen months ending June 30, 1971.

Mr. Trudel : Yes. The next aspect has to do with the same question and it projects the borrowing then of new capital until the end of July 1974 or December 1974. Instead of being expressed in dollars, it is expressed in pounds and this adds to the confusion in my mind. I was wondering if someone could give me this information, this £13 million.

Mr. Pratte : You are not the only one who is confused. This refers to the financing arrangements for the Rolls Royce engines and this arrangement has to do with financing that has been done through Lazard Brothers and through the Crown agency in the U.K. that allows some facilities for British manufacturers of export products, like the engines, and which allows them to provide to the purchasers some kind of preferred financing. Possibly Mr. Orser could answer. He is a better expert than I at all this very complex financing deal that was done and which is similar to the ones done by all the North American carriers that purchased the L-1011.

Mr. Orser : Mr. Chairman, the £13 million relates to the financing for the Rolls Royce engines to be included in the L-1011 airplane. This was financing that was provided by British sources at a very attractive rate over a 10-year period and has been included in the legislation because there is a government guarantee attached to this.

Mr. Trudel : Mr. Chairman, I have just one more question on that, if I may. It is my understanding that there has been no revision in the financing of Air Canada since 1937. It has been following the same pattern, along the same bill, with very minor modifications possibly.

Mr. Pratte : I think that is correct. The most recent modification is the one that allows us to borrow directly from the government as opposed to borrowing from the CNR which in turn borrowed from the government.

Mr. Trudel : Could I possibly get the views, Mr. Chairman, of any one of the witnesses as to the possibilities of

[Interprétation]

tion ou peut-être qu'on pourrait me donner les renseignements sur ce point particulier.

M. Pratte : De quel bill voulez-vous parler?

M. Trudel : Je veux parler du bill C-186 à la page 6. Il s'agit des montants maximums qui peuvent être en circulation à un moment donné, il s'agit de la ligne 12, je cite:

...ne doit pas dépasser 174 millions de dollars.

M. Pratte : Je suppose que cela se rapporte aux nouveaux emprunts de capitaux.

M. Trudel : Cela se pourrait. C'est pourquoi j'ai posé la question.

M. Pratte : Je crois que cela se rapporte aux nouveaux emprunts de capitaux pour faire face à nos besoins nouveaux en capitaux au cours de la période de dix-huit mois se terminant le 30 juin 1971.

M. Trudel : Oui. Le point suivant se rapporte à la même question et il prévoit l'emprunt de nouveaux capitaux jusqu'à la fin du mois de juillet 1974 ou de décembre 1974. Au lieu d'être exprimé en dollars c'est exprimé en livres et cela ajoute, selon moi, à la confusion. Je me demandais si quelqu'un pouvait me donner ce renseignement, ces 13 millions de livres.

M. Pratte : Vous n'êtes pas le seul à être embrouillé. Cela se rapporte aux accords de financement pour les moteurs Rolls Royce et cet accord se rapporte au financement qui a été conclu par l'entremise de *Lazard Brothers* et par l'entremise de la société de la Couronne dans le Royaume-Uni. Il permet certains accommodements pour les fabricants britanniques de produits d'exportation, comme les moteurs, et cela leur permet d'accorder aux acheteurs quelques sortes de financement préféré. M. Orser pourrait peut-être répondre. Il est meilleur expert que moi pour cet accord financier extrêmement complexe qui a été conclu et qui est semblable à celui qui a été conclu par tous les transporteurs nord-américains qui ont acheté le L-1011.

M. Orser : Monsieur le président, les 13 millions de livres se rapportent au financement pour les moteurs Rolls Royce qui doivent être inclus dans l'avion L-1011. Il s'agit d'un financement qui a été fourni par les sources britanniques à un taux très intéressant sur une période de 10 années et cela a été inséré dans la loi parce qu'il y a une garantie gouvernementale qui s'y attache.

M. Trudel : Monsieur le président, juste une autre question sur le sujet. Je crois comprendre qu'il n'y a eu aucune révision dans le financement d'Air Canada depuis 1937. C'est toujours la même procédure, le même bill, avec peut-être quelques petites modifications.

M. Pratte : Je crois que c'est cela. La modification la plus récente c'est celle qui nous permet d'emprunter directement du gouvernement au lieu d'emprunter du National-Canadien qui à son tour emprunte du gouvernement.

M. Trudel : Ne serait-il possible de connaître l'opinion de l'un des témoins quant aux possibilités d'examiner la

[Text]

looking into a financing structure that would be independent from the CNR for Air Canada?

Mr. Pratte: I think the matter has already been dealt with by the Minister in one of his statements and I think it is fair to say that in principle we at Air Canada would favour being owned directly or controlled directly by the government for the main reason that this in effect corresponds to what actually happens. The CNR, which in effect is the owner of all our stock, does not in practice exercise over Air Canada any degree of control which would be normal to expect on the part of a parent company.

• 2045

We do favour a new capital structure which would be more in line with the capital structure of commercial corporations of our type. I think you will notice that our debt-equity ratio for instance is now something like 93 to 7. No commercial corporation really operates in that fashion. The average of the trunk carriers in the States is in the area of 60-40, and we would favour a capital structure that would allow us to be compared with the other North American carriers.

The Chairman: Mr. Trudel, one last question and then your time is up.

Mr. Trudel: I have one observation and one question, if I may, Mr. Chairman, and I will be as quick as I can.

That ratio of debt to equity that I had here, and I stand to be corrected, was 94 to 6.

Mr. Pratte: Yes. I said 93 to 7.

Mr. Trudel: There was a question raised this afternoon about bilingual services, Mr. Chairman. I believe the international airports use several languages and I was wondering if I could ask the witnesses how many languages are anticipated being used—and I will use a very specific example—at Orly, the new airport they are going to build. They are now programming for a certain number of languages to be used at this international airport in France and I was wondering if any of the witnesses could enlighten me on that.

Mr. Pratte: Maybe the President would have more details than I.

Mr. Baldwin: Are you referring to public announcements?

Mr. Trudel: Yes, in the new airport that they are planning to build.

Mr. Baldwin: The Roussy airport to the north of Paris?

Mr. Trudel: Right.

Mr. Baldwin: I do not have the exact detail on that but it would be at least half a dozen.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Orlikow.

[Interpretation]

structure financière qui serait indépendante du CN pour Air Canada?

M. Pratte: Je pense que la question a déjà été traitée par le ministre dans une de ses déclarations et je crois qu'il est juste de dire qu'en principe, à Air Canada, nous serions en faveur d'être sous le contrôle direct ou sous la propriété du gouvernement pour la principale raison que cela correspond en fait à la réalité. Le CN qui de fait possède toutes nos actions n'exerce sur Air Canada aucune maîtrise, contrairement à ce qu'on serait en lieu d'attendre de la part d'une société mère.

Nous préférons une nouvelle structure de capital qui serait plus conforme à celle des corporations américaines du même genre. Vous noterez je crois que le rapport de notre dette équitée est maintenant de l'ordre de 93 à 7, environ. Aucune société commerciale ne fonctionne ainsi. Celui des chemins de fer aux États-Unis est d'environ 60 à 40, et nous aimerions une structure de capital qui nous permettrait d'être comparés aux autres transporteurs nord-américains.

Le président: Monsieur Trudel, une dernière question et votre délai est épuisé.

M. Trudel: Je voudrais faire une remarque et poser une question, monsieur le président, et j'essaierai d'être aussi bref que possible.

Le rapport dette à équiter que j'ai ici, et si je me méprends, dites-le-moi, est de 94 à 6.

M. Pratte: Oui. J'ai dit 93 à 7.

M. Trudel: Il y a eu cet après-midi une question de posée au sujet des services bilingues, monsieur le président. Les aéroports internationaux utilisent je crois plusieurs langues. Le témoin pourrait-il me dire combien de langues on entend utiliser—et je me servirai d'un exemple précis—à Orly, le nouvel aéroport qu'ils vont construire. La programmation est en cours et se fait à l'égard d'un certain nombre de langues qui seront utilisées à cet aéroport international en France. L'un des témoins pourrait-il me fixer sur ce point.

M. Pratte: Le président possède peut-être plus de détails que moi.

M. Baldwin: Parlez-vous des messages publics?

M. Trudel: Oui, dans le nouvel aéroport qu'ils projettent de construire.

M. Baldwin: L'aéroport aussi au nord de Paris?

M. Trudel: Oui.

M. Baldwin: Je n'ai pas de précisions à ce sujet mais je crois qu'il s'agit d'une demi-douzaine de langues.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Orlikow.

[Texte]

Mr. Orlikow: Your annual report, on page 3, says:

The average passenger load factor was unchanged at 57 per cent.

Does that mean that over the year 57 per cent of the seats on flights were used and that 43 per cent of the seats were empty.

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Orlikow: I am very curious, Mr. Pratte, that being the case, why there has been what I consider to be not only a substantial but an unconscionable fare increase. Let me give you some examples and, if I am wrong, then maybe somebody will correct me.

I understand that in April of 1970, if I had wanted to fly from Vancouver to Winnipeg economy, it would have cost me \$69 one way, and that in April 1971 that increased to \$79. Is that correct?

Mr. Pratte: I do not have the figures.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, for Mr. Pratte's information I am reading from a bulletin put out by the Canadian Travel News on April 1, 1971.

The Chairman: I will allow Mr. Pratte to give you a short answer, but the same question was asked this afternoon by Mr. Deachman.

Mr. Orlikow: I want to get some of the illustrations down on the record. If I had wanted to travel Vancouver to Toronto, the price went from \$120 to \$133, which is about a 10 per cent increase for a flight nonstop. But when you come to flights in which there are stop-overs the increases are, to say the least, astronomical. I understand, for example, that if you wanted to travel from Vancouver to Montreal, with a stop-over...

The Chairman: Mr. Orlikow, the exact same question was put on the record this afternoon.

• 2050

Mr. Orlikow: All right. I would like to ask Mr. Pratte how he thinks, if it is on the record, is there an answer? It seems to me, Mr. Pratte, that what you are doing is precisely what the railway companies did with passenger traffic some years ago, which led to an immediate and precipitous and continuing decline in passenger service, and that is precisely what you are going to do with air travel.

Mr. Pratte: I suppose it is very difficult to judge whatever the effect of a fare increase is. But I would say that our last two fare increases are based on a 60 per cent load factor. Also, you will have noted that while fares were increased between a number of points, fares were also reduced between a greater number of points.

Mr. Orlikow: In domestic flights?

Mr. Baldwin: In domestic flights. There were more sector reductions than there were increases.

Mr. Orlikow: Could you give us an illustration?

[Interprétation]

M. Orlikow: A la page 3 de votre rapport annuel, on peut lire:

le facteur de chargement pour le passager moyen est resté stable, soit 57 p. 100.

Entend-on par là qu'au cours de l'année 57 p. 100 des sièges ont été occupés et 43 p. 100 ne l'ont pas été.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Orlikow: Dans ce cas, je serais curieux de savoir, monsieur Pratte, pourquoi il s'est produit ce que j'appellerais une augmentation, pas nécessairement si importante, mais une augmentation. Laissez-moi vous citer quelques exemples et, si j'ai tort, quelqu'un voudra bien me reprendre.

Si j'ai bien compris, en avril 1970, si j'avais voulu prendre l'avion de Vancouver à Winnipeg, économie, il m'en aurait coûté \$69 dans un sens, et en avril 1971, il m'en aurait coûté \$79. Est-ce exact?

M. Pratte: Je n'ai pas ici le tarif.

M. Orlikow: Monsieur le président, je tire ce renseignement d'un bulletin publié par le *Canadian Travel News*, le 1^{er} avril 1971.

Le président: Je permettrai à M. Pratte de vous répondre brièvement, mais cette même question a été posée cet après-midi par M. Deachman.

M. Orlikow: Je veux qu'on prenne officiellement note de quelques-uns des exemples. Si j'avais voulu voyager de Vancouver à Toronto, le prix a passé de \$120 à \$133, soit une augmentation d'environ 10 p. 100 pour un vol sans arrêt. Mais lorsqu'il s'agit de vol avec arrêt, ces augmentations, sont, pour le moins, astronomiques. Si j'ai bien compris, celui qui voyageait de Vancouver à Montréal avec privilège d'arrêt...

Le président: Monsieur Orlikow, cette même question a été officiellement enregistrée cet après-midi.

M. Orlikow: Très bien. J'aimerais demander à M. Pratte ce qu'il en pense, si cela est enregistré, s'il y a une réponse? Il me semble monsieur Pratte que vous entreprenez de faire directement la même chose que les sociétés de chemin de fer ont fait il y a quelques années avec leurs passagers, ce qui a amené une baisse constante des passagers, et c'est ce que vous entreprenez de faire avec le service aérien.

M. Pratte: Je crois qu'il est très difficile de porter un jugement sur les effets d'une augmentation des coûts de transport. Mais je peux vous dire que nos deux dernières augmentations proviennent à 60 p. 100 de la charge. Vous devez aussi avoir noté que les tarifs ont été augmentés entre certains endroits et aussi réduits entre un plus grand nombre d'endroits encore.

M. Orlikow: Vous parlez des vols couvrant le pays?

M. Baldwin: C'est exact. Il y a eu plus de réduction dans des secteurs qu'il y a eu des augmentations.

M. Orlikow: Pourriez-vous nous donner plus de renseignements?

[Text]

Mr. Baldwin: Perhaps I might comment—I think there was a point that needed to be brought out with reference to the stop-over charges, while they are looking it up. The point was made that basically we went to a completely new type of fare construction in 1970, which was intended to be fairer to the passenger in the sense of requiring less cross-subsidization of one passenger by another. We therefore set up a basis for establishing fares composed of mileage rate and a ground-handling cost.

The ground-handling cost is the portion that has been rising most rapidly, and it is because of the size of the ground-handling cost that normally you find a short-haul fare relatively higher per mile than a long-haul fare.

When we first introduced a stop-over charge and then eliminated the idea of stop-overs entirely, this was done after a very careful survey of the cost situation in relation to passenger movements, and we found that in effect the long-haul passenger was heavily subsidizing the passenger who was obtaining free stop-overs, for the very simple reason that the passenger who makes a stop-over imposes all the normal ground-handling costs upon the airline that it has to incur in handling a passenger.

In other words, a passenger flying from Toronto to Winnipeg and stopping at Thunder Bay *en route*, costs the airline considerably more than a passenger who flies nonstop. The passenger flying from Vancouver to Toronto nonstop costs us less than the passenger who flies Vancouver to Toronto but stops at one or two points on the way. In other words...

Mr. Orlikow: But the passenger who does not fly at all is a total loss. I have a lot of people in Winnipeg—I want to put this to you, Mr. Baldwin—I have a lot of people in Winnipeg, businessmen, who sell products, either made in Winnipeg—let us say clothing—in Montreal, and they make a tour, Winnipeg to Regina to Calgary to Vancouver and then...

An hon. Member: You did all that this afternoon.

Mr. Orlikow: Yes, you did all that this afternoon. But those people are not going to travel, I suggest to you, Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: Perhaps there is one other point, Mr. Orlikow. Before we made the change, which we thought would be fairer to the passenger because, as I said, the stop-over passenger was obtaining a benefit at the expense of the nonstop passenger, we also made a survey of the number of passengers who are exercising stopover rights, and we discovered that a very small proportion of passengers would be affected by this.

Speaking from memory now, since the survey was carried out, I think, two years ago, or over two years ago, at the time we were studying whether we should make this change or not. Only 6 per cent or slightly less of the passengers travelling on the domestic system exercised stop-over rights, and in fact the number of persons who exercised multiple stop-over rights is only a fraction of 1 per cent. So we felt that since they were getting a benefit that the long-haul passenger was not getting, and that the effect would be relatively minor in relation to the total traffic, as it apparently has been, this would be a reasonable change to make.

[Interpretation]

M. Baldwin: Je crois qu'il faut parler des coûts plus élevés lorsqu'il y a escale. En 1970, nous avons essayé d'introduire un système qui soit plus juste pour le passager et qu'un passager n'ait pas à payer pour les services qu'un autre reçoit en surplus. Nous avons donc établi un tarif à partir du coût pour chaque mille parcouru et pour le transport en surface.

Les coûts de transport en surface ont augmenté plus rapidement et c'est pourquoi le coût du transport en surface est plus élevé pour un voyage court que pour un voyage long.

Lorsque nous avons introduit un coût pour l'escale, et alors éliminer entièrement l'idée des escales, nous l'avons fait à partir d'une étude très minutieuse du coût en tenant compte des déplacements des passagers, et nous avons trouvé, que le passager qui faisait un long voyage collaborait pour défrayer le tarif du passager qui faisait escale gratuitement, car le passager qui fait escale, impose des dépenses pour le transport en surface à la société.

En d'autres termes, un passager qui se rend de Toronto à Winnipeg et qui fait escale à Thunder Bay coûte beaucoup plus cher à la compagnie que le passager qui se rend à Winnipeg directement. Le passager qui se rend de Vancouver à Toronto sans escale, nous coûte moins que le passager qui se rend de Vancouver à Toronto en faisant escale à un ou plusieurs endroits.

M. Orlikow: Mais le passager qui ne voyage pas du tout est une perte totale. Je connais plusieurs personnes de Winnipeg, des hommes d'affaires, qui vendent des produits qui sont fabriqués à Winnipeg—parlons du vêtement—et qui se rendent à Montréal tout en se rendant de Winnipeg à Regina à Calgary à Vancouver et alors...

Une voix: Vous avez fait ce trajet cet après-midi.

M. Orlikow: Oui, vous avez fait ce trajet cet après-midi. Ces personnes ne voyageront pas monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Il faut tenir compte d'un autre point monsieur Orlikow. Avant d'effectuer le changement que nous croyons plus juste envers le passager car, comme je l'ai dit, le passager qui fait le voyage avec escale tenait un service au dépend du passager qui effectue le voyage sans escale. Nous avons fait une étude concernant le nombre de passagers qui font escale et nous avons découvert qu'il y en a très peu.

De mémoire, depuis que l'étude a été entreprise, je crois il y a deux ans ou un peu plus, et alors que nous nous demandions s'il fallait ou non faire un changement. A peu près 6 p. 100 ou un peu moins des passagers qui voyagent à travers le pays se prévalent de ce droit d'escale et de fait le nombre de personnes qui font plusieurs escales s'élèvent à moins de 20 p. 100 du total des passagers. Nous croyons qu'étant donné qu'ils bénéficient d'un service que le passager de longue distance ne recevait pas et que les frais seraient assez faibles sur le nombre total des passagers, comme ce fût le cas, qu'il s'agissait d'un changement à faire.

[Texte]

In fact, the sector approach, stop-overs, had been the standard fare principle in the United States from time immemorial, and the introduction of stop-over charges is now being considered by IATA for the international routes.

Mr. Orlikow: What about the increases for travelling for families, which is very sharp, and which can run as high as 35 per cent or more?

Mr. Baldwin: This was one of the problems of any fare-pricing arrangement. We found that one of our economic problems in relation to cost and revenues was that our yield was going down. That is the amount we get per mile per passenger carried. A careful study of this suggested that one of the reasons was that the so-called "discount" fares were diluting the yield. And to give you an example, not the family fare, but say, the "youth stand-by fare", which was at that time at 50 per cent. An extensive sample was taken in the United States and we did some cross-checking here. This suggested that well over 50 per cent of the youths exercising youth fare rights at 50 per cent would have travelled anyway at full fare, and we therefore were really losing out on this deal, except apart from the fact that we were perhaps encouraging them to use air travel.

● 2055

To some extent this is applicable also to the family fare situation. Yet we wish to maintain this. The method, however, of improving the yield deterioration was the adjustment in the discounts on accompanying members of the family. With all this, I still should say that our fares are either directly comparable with or slightly below the standard level in the US.

Mr. Orlikow: Yes, but they have the same problem as you. I came back from Winnipeg on a direct flight on a Saturday less than two weeks ago and on the DC-9 there was not a single person in first class and there were not more than 30 people in the economy section. I suggest to you that if you were still offering the senior or youth standby fare at 50 per cent you might well have encouraged some people to be travelling, instead of having two-thirds of that plane empty. Now what is the point of that? Surely senior citizens should be encouraged to fly. After all, a standby passenger has no rights. You are not pushing anybody who pays the regular fare off the plane. If you sell a ticket in the last 15 minutes at the regular fare the standby passenger does not travel. So is it not better to have one dozen or fifteen people travelling standby at 50 per cent than to have those seats empty?

Mr. Baldwin: If you could be sure that it will work that way and that you are not really diluting your yield, but our pricing and marketing people came to the conclusion that in effect it was not working that way, that it was diluting the yield because a large number, over 50 per cent, would have travelled anyway, regardless of the fare.

[Interprétation]

De fait, la méthode employée pour traiter de voyages avec escale a été la méthode employée aux États-Unis depuis longtemps, et IATA a considéré le supplément de prix pour voyage avec escale, pour les trajets internationaux.

M. Orlikow: Et que penser de l'augmentation des voyages familiaux, et qui peut s'élever jusqu'à 35 p. 100 et plus?

M. Baldwin: Il s'agit là de l'un de nos problèmes de fixation des tarifs. Nous avons découvert que l'un de nos problèmes économiques concernant les coûts et revenus était que notre taux par mille baissait. Il s'agit du montant que nous percevons pour chaque mille que le passager parcourt. Une étude sérieuse à ce sujet relevait que l'une des raisons était que le prix diminué des passages diminuait le rendement. Prenons par exemple, non pas le tarif familial, mais le tarif pour la jeunesse qui était à ce moment-là de 50 p. 100 du tarif habituel. Cette étude nous a montré que plus de 50 p. 100 des jeunes qui voyageaient en vertu de ce tarif spécial auraient voyagé partout au tarif habituel et qu'alors nous perdions beaucoup, si ce n'est que nous encourageons à ce service du transport aérien.

Dans une certaine mesure c'est également applicable au tarif s'appliquant aux familles, cependant, nous désirons maintenir ce procédé. Toutefois, la méthode pour améliorer la détérioration de notre rendement a été le relèvement des escomptes concernant les membres de la famille. En dépit de tout cela, je devrais encore dire que nos tarifs sont soit comparables directement ou légèrement au dessous du niveau normal des tarifs aux États-Unis.

M. Orlikow: Oui, mais ils se heurtent au même problème que nous. Je suis revenu de Winnipeg un samedi par envolée directe il y a moins de deux semaines, et à bord du DC-9 il n'y avait pas un seul passager en première classe et il n'y avait pas plus de 30 personnes en classe touriste. Je vous dirais que si vous offriez encore le tarif pour adulte ou jeune inscrit sur la liste d'attente et qui est de 50 p. 100, vous auriez encouragé certaines personnes à voyager, au lieu que les deux tiers des places dans l'avion soient vides. Or, quel est l'objectif? Il est certain qu'on devrait encourager les adultes à voyager par avion. Après tout, un passager qui est sur la liste d'attente n'a aucun droit. Vous n'empêchez pas les voyageurs payant le tarif normal de voyager. Si vous vendez un billet au tarif normal au cours des dernières quinze minutes, le passager qui est sur la liste d'attente ne voyage pas. Mais n'est-il pas mieux d'avoir 12 ou 15 personnes sur la liste d'attente payant 50 p. 100 du tarif que d'avoir des places vides?

M. Baldwin: Si vous pouviez être sûr que cela se passerait ainsi et que votre rendement n'en souffre pas réellement, mais nos spécialistes de la commercialisation et de l'établissement des prix sont arrivés à la conclusion qu'en effet cela ne se passait pas ainsi, que cela affectait votre rendement parce qu'un bon nombre, plus de 50 p.

[Text]

I will be quite frank, we were also running into some difficulties, as were the US airlines, with regard to reservations and costs. When we originally set the 50 per cent rate for the standby youth fare we had thought that this would not cost the company anything because they would just turn up, but we have found on careful survey that quite a lot of the telephone calls that we receive do come from the youth fare group asking the flights and how heavily they are booked and this sort of thing. So there was an added cost factor that we had not calculated on when we introduced the fare originally.

Airlines generally also have experienced another difficulty, and this is a very hard one to trace down. There is reason to believe there were some abuses in this in the sense that once an individual became familiar with the existence of this privilege there was a tendency to make a booking in a false name—this is not a widespread principle but it did exist—in order to make sure that there would be an empty seat at the time the aircraft left. So we have developed some grave reservations about the basic philosophy of standby fares and how far this sort of thing should go in a pricing and marketing approach to the problem.

The Chairman: Mr. Orlikow, this is your last question because your time is up.

Mr. Orlikow: But surely, Mr. Baldwin, there is a lesson to be learned from the fantastic success of charter flights overseas, in all directions and at substantially reduced rates compared to the regular rates—that there is a very big market for flights anywhere, if you cut or bring the price within the means of the people who would like to make the trip. Now if it worked in international flying, why will it not work in domestic flights?

Mr. Baldwin: Because the market reaction appears to be very different, Mr. Orlikow. The long haul transoceanic market is very interested in group fares, charter fares, the lowest possible fares. I am not suggesting that the Canadian public is not interested in the lowest possible fare as well. But we also have had group fares and excursion fares. We introduced these two years ago within Canada in an attempt to move in the same direction.

Mr. Orlikow: Did you advertise it?

Mr. Baldwin: Yes, and the travel agents all have been circularized on it as well. We have found very little reaction to it. Basically, the Canadian non-business public appears to prefer to move on an independent or family basis within Canada as distinct from the transatlantic market which appears to react more favourably to the large group movement. Now there have been some indications of some trend here of change in Canada on a very small scale, as we have attempted to develop some

[Interpretation]

100, aurait voyagé de toutes les façons quels que soient les tarifs.

Je serai très franc, nous nous opposons également à certaines difficultés comme c'est le cas des compagnies aériennes américaines, en ce qui concerne les réversations et les frais. Lorsque initialement nous avons établi le tarif de 50 p. 100 pour les jeunes inscrits sur la liste d'attente, nous avons pensé que la compagnie ne perdait rien parce que ces jeunes voyageraient, mais nous avons découvert après avoir étudié attentivement des relevés qu'un grand nombre d'appels téléphoniques que nous recevons proviennent de jeunes qui s'enquière au sujet du nombre des réservations et des choses de ce genre. Aussi il y a eu des frais supplémentaires dont nous n'avions pas tenu compte lorsque nous avons introduit ce tarif initialement.

En général, les compagnies aériennes se sont heurté à une autre difficulté, et elle est difficile à dégager. Il y a raison de croire qu'il y a eu des abus dans ce domaine dans le fait que lorsqu'un groupe était au courant de l'existence de ce privilège, il y avait des tendances de faire une réservation sous un faux nom, ce n'est pas répandu mais cela se produit afin de s'assurer qu'il y aurait un siège au moment où l'avion décollerait. Ainsi, nous sommes très prudents en ce qui concerne l'idée initiale des tarifs de liste d'attente et dans quelle mesure cela peut être appliqué en ce qui concerne la méthode de commercialisation et de fixation des prix pour résoudre le problème.

Le président: Monsieur Orlikow, c'est votre dernière question parce que le temps qui vous est alloué est terminé.

M. Orlikow: Monsieur Baldwin, il est certain qu'il y a une leçon à tirer du succès considérable des vols nolisés vers l'étranger, dans toutes les directions et à des tarifs sensiblement réduits comparativement aux tarifs normaux, il y a un vaste marché pour les vols dans toutes les directions si vous réduisez les prix pour les mettre à la portée des gens qui voudraient voyager. Or, si cela a été possible dans le cas des vols internationaux, pourquoi cela ne serait-il pas possible dans le cas des vols locaux?

M. Baldwin: Parce que le marché semble réagir très différemment, monsieur Orlikow. Sur le marché transoceanique il y a un intérêt manifeste pour les tarifs de groupes, pour les vols nolisés, pour les tarifs le plus bas possible. Je ne veux pas dire que le public canadien ne s'intéresse pas également aux tarifs les plus bas possibles. Mais nous avons également eu des tarifs applicables à des groupes et des tarifs ou périodes de séjour limité. Nous avons introduit cela au Canada il y a deux ans en essayant de suivre la même orientation.

M. Orlikow: Avez-vous fait de la publicité à ce sujet?

M. Baldwin: Oui, et nous en avons informé toutes les agences de voyage. Nous avons enregistré très peu de réaction à ce sujet. Fondamentalement, le public canadien ordinaire semble préférer vouloir voyager individuellement ou simplement avec les membres de sa famille dans les limites du Canada à l'opposé du marché transatlantique où il semble que les passagers sont plus favorables à la possibilité de voyager en larges groupes. Or, il y a eu quelques indications d'une certaine tendance à un chan-

[Texte]

charter flying ourselves. But there is a very substantial difference in the two markets.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Mr. Pratte, I want to thank you for that invitation to fly on the 747 between Toronto and Vancouver, but I would like to invite your staff to fly on flights 510 and 515 down to Newfoundland.

Mr. McGrath: Hear, hear. No free cookies.

• 2100

Mr. Marshall: I am wondering if you have had any complaints about that particular flight which starts off at Ottawa at midnight and gets into Stephenville at 8.30 a.m. Have you had any complaints about the flight originating in Toronto and reaching St. John's?

Mr. Pratte: No. I cannot tell you that we have had no complaints. I can tell you that personally I have had no complaints, and I do see personally every letter of complaint that is addressed to me, but that does not mean that everyone who flies on that flight is happy. I can only tell you that generally speaking I am always surprised at the number of people on the flight.

Mr. McGrath: They have no choice.

Mr. Marshall: It is the only choice they have, Mr. Pratte. I would just like to give you an example. We have covered the waterfront, but I was on that flight coming back from Newfoundland once. Unfortunately I had to get first class because there was no room up front. I saw a couple of Americans having to get off and buy a glass of milk and a sandwich and come back on the plane. It reminded me of the old Newfoundland Bullet, where you jumped off at the station to get a little something to eat. I would think that you should look into that flight because it should be improved.

Mr. Pratte: I will look into it, certainly.

Mr. Marshall: Will you travel on it with me?

Mr. Pratte: Sure. If you travel with me to Vancouver, I will go to Newfoundland.

Mr. Marshall: No, I do not have the time, sir.

Another thing that concerns me is the lay-off of some 400-odd personnel. Some extreme hardships were caused in changes. For example, one man in Stephenville in Newfoundland had to move to Yarmouth and only had a few more years to go and he was paying off a home. His family could not move because his wife was not too well, and it resulted in having to commute between Stephenville and Yarmouth.

Now, the thing I am getting at is that he cannot afford it, and secondly, with only 400-odd people being affected, what about the human factor? I think every one of these people could have been interviewed as to the hardship it would cause them. I know you are not supposed to worry about that.

[Interprétation]

gement au Canada, sur une petite échelle, lorsque nous avons nous-mêmes essayé d'organiser des vols nolisés. Mais il y a une différence importante entre les deux marchés.

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Monsieur Pratte, je désire vous remercier de cette invitation à voyager sur le 747 entre Toronto et Vancouver, mais j'aimerais inviter vos subordonnés à prendre les vols 510 et 515 vers Terre-Neuve.

M. McGrath: Très bien. Pas de biscuits gratuits.

M. Marshall: Je me demandais si vous aviez eu aucunes plaintes au sujet de ce vol spécial qui part d'Ottawa à minuit et arrive à Stephenville à 8 h. 30 du matin. Avez-vous eu des plaintes au sujet du vol partant de Toronto et arrivant à St-Jean Terre-Neuve?

M. Pratte: Non. Je ne puis dire que nous avons eu des plaintes. Je puis vous dire que personnellement je n'ai aucune plainte, et je vois personnellement toute lettre de plaintes qui m'est adressée, mais ceci ne veut pas dire que quiconque se sert de ce vol est heureux. Je puis vous dire que généralement je suis toujours surpris du nombre de personnes se servant de ce vol.

M. McGrath: Ils n'ont pas grand choix.

M. Marshall: C'est le seul choix qu'ils ont, monsieur Pratte. J'aimerais tout simplement vous donner un exemple. Nous avons couvert tout, mais j'étais une fois passager sur ce vol revenant de Terre-Neuve. Malheureusement j'ai dû aller première classe, parce qu'il n'y avait aucune place à l'avant. J'ai vu deux Américains qui ont dû débarquer et acheter un verre de lait et un sandwich et revenir sur l'avion. Ceci m'a rappelé l'ancien boulet de Terre-Neuve où vous deviez sauter à la station pour obtenir un petit quelque chose à manger. J'aimerais que vous examiniez ce vol parce qu'il pourrait être amélioré.

M. Pratte: Je vais certainement y jeter un coup d'œil.

M. Marshall: Voulez-vous y voyager avec moi?

M. Pratte: Si vous voulez voyager avec moi à Vancouver, j'irai avec vous à Terre-Neuve.

M. Marshall: Non. Je n'ai pas le temps, monsieur.

Une autre chose qui m'inquiète est la mise à pied de quelque 400 employés. Certaines difficultés ont été causées par les changements. Par exemple un homme à Stephenville à Terre-Neuve a dû se déplacer à Yarmouth et n'a que quelques années à faire et il payait sa maison. Sa famille ne pouvait pas se déplacer parce que sa femme n'est pas trop bien, et il a dû se déplacer de Stephenville à Yarmouth en fin de semaine.

Maintenant, la chose qui m'inquiète, est qu'il n'en a pas les moyens et deuxièmement, étant donné que seulement 400 personnes sont touchées, quel est le facteur humain? Je crois que chacune de ces personnes aurait pu être interviewée quant aux difficultés que ceci leur causerait. Je sais que vous n'êtes pas supposé vous inquiéter de cela.

[Text]

Mr. Pratte: I do worry, and this thing has worried me a great deal. You do not lay off people, whether it be one or ten or 354, which happens to be the exact number, without worrying a great deal about the hardship that it is going to cause them. It is not something that you decide lightly, believe me, and I worried considerably over that decision. The problem that we had to deal with was to tailor our work force to the workload. If we want to be a reasonably efficient operation we cannot have people as a matter of principle when we have no work for them. Certainly I am not suggesting that we handled the whole matter as well as others could have handled it. Let us say that the matter was handled by me as well as I knew how. Certainly this was a very hard decision to make, and I know that it has created some hardship and that really pains me.

Mr. Marshall: With a little flexibility there could have been—I mean, one man moves to Halifax and another man moves from Halifax back to Stephenville. I know this might be from the seniority promotion end of it.

Mr. Pratte: If you will let me know privately what the problem is I can inform you, but certainly we had some problems also with respect to seniority rights and bumping rights within the bargaining unit.

Mr. Marshall: Yes, that is the problem.

Mr. Pratte: If you would let me know exactly what the situation is, I would be pleased to...

Mr. Marshall: There is one particular one. Can you give us an indication of your future plans with regard to the intermediate stops between Montreal and St. John's and how it is affected by the new regional air policy?

• 2105

Mr. Pratte: Our policy is to provide as much direct service as is possible, first of all because what the passenger wants, really, is a better service, and also this saves us money. Every time we stop an airplane unnecessarily, it costs us money. Therefore, our own corporate interest, both in terms of customer service and in terms strictly of financial result, is to provide just as much direct service as is possible. We are presently looking at our route structure in the Maritimes to try to improve it and provide better direct service.

Mr. Marshall: To try to improve it?

Mr. Pratte: Yes, not to deteriorate the service.

Mr. Marshall: You are going to improve it a bit by putting on flight Stephenville-Sydney to Montreal direct. Is this going to continue or is this just a summer service?

Mr. Pratte: I think at the moment it is only a summer schedule but we are looking at the whole area of the Maritime Provinces.

[Interpretation]

M. Pratte: Je m'en inquiète, et cette chose m'a beaucoup inquiété. Vous ne mettez pas à pied des gens, qu'il s'agisse de 10 ou de 354, ce qui est le nombre exact, sans vous inquiéter beaucoup des difficultés qui peuvent leur être causées. Ce n'est pas quelque chose que vous décidez à la légère, croyez-moi, et je me suis beaucoup inquiété au sujet de cette décision. Le problème que nous avions à résoudre était de façonner notre effectif au travail. Si nous voulions avoir une exploitation assez efficace nous ne pouvions pas avoir des gens comme question de principe lorsque nous n'avions aucun travail à leur donner. Certes, je ne suggère pas que nous avons traité toute l'affaire aussi bien que d'autres auraient pu le faire. Disons que l'affaire a été traitée par moi aussi bien que je savais le faire. C'était certainement une dure décision à prendre, et je sais qu'elle a créé certaines difficultés et ceci m'a beaucoup peiné.

M. Marshall: Avec un petit peu plus de souplesse il aurait pu y avoir—je veux dire un homme déménagé à Halifax et un autre homme déménagé d'Halifax à Stephenville. Je sais que ceci comporte la séniorité et l'avancement.

M. Pratte: Si vous pouvez me laisser savoir privément quel est le problème je pourrai vous donner des renseignements, mais certainement nous avons eu certains problèmes à l'égard des droits de séniorité et des droits de priorité au sein d'une unité de négociation.

M. Marshall: Oui, c'est le problème.

M. Pratte: Si vous pouvez me dire exactement quelle est la situation je me ferai un plaisir de...

M. Marshall: Il y en a une très spéciale. Pourriez-vous me donner une indication de vos plans futurs à l'égard des arrêts intermédiaires entre Montréal et St-Jean Terre-Neuve et la façon qu'ils seront touchés par la nouvelle politique aérienne régionale?

M. Pratte: Notre politique est de fournir des services aussi directs que possible, tout d'abord parce que ce que le passager désire, vraiment, est un meilleur service, et aussi parce que cela nous économise de l'argent. Chaque fois que nous arrêtons un avion sans nécessité cela nous coûte de l'argent. Aussi, notre propre intérêt pour la société, tant en ce qui concerne le service de la clientèle qu'en ce qui concerne les résultats strictement financiers, est de fournir autant de services directs que possible. Nous examinons notre structure routière dans les Maritimes afin d'essayer de l'améliorer et de fournir un meilleur service direct.

M. Marshall: Pour essayer de l'améliorer?

M. Pratte: Oui, et non pour détériorer le service.

M. Marshall: Vous allez améliorer un peu en faisant une liaison aérienne Stephenville-Sydney à Montréal en direct. Est-ce que cela continuera ou est-ce simplement un service d'été?

M. Pratte: Je pense que pour le moment c'est seulement un programme d'été mais nous examinons toute la zone des provinces maritimes.

[Texte]

Mr. Marshall: What are your intentions with regard to the Vanguard? Any contemplated changes in upgrading the type of aircraft?

Mr. Pratte: Our intention is to phase out the Vanguard by the end of this fall. Of course, the fact that the Lockheed 1011's, if they do come, will not come in 1972, is creating problems for us. They will not be delivered to us in the spring of 1972 as was expected earlier. But the Vanguards are going to be retired except possibly a Vanguard freighter in service in the Maritimes. The Vanguards will be replaced by DC9's, as a general rule.

Mr. Marshall: How much relationship and liaison do you have with EPA, for example, with regard to what will come out of regional air policy?

Mr. Pratte: We have a very good relationship and we are in constant conversation with them to try to improve the integration of services between Air Canada and EPA.

Mr. Marshall: Can you tell me anything about the problem I find myself in where I have two airports in my one district?

Mr. Pratte: I think Mr. Baldwin is the expert on that problem.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. Marshall: There are Deer Lake airport and Stephenville airport, Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: I am fully aware of the situation and my recollection or understanding is that the Minister has asked the communities concerned to set up a committee to review this matter, and the last word I had is that this committee is to meet within the next fortnight; and we have been asked to co-operate with regard to discussions with them at that time.

I am not quite sure what further information you would like us to provide. It does mean that the communities on the west coast of Newfoundland are extremely well served in the sense that they have two airports, one to the south and one to the north, serving the same basic area; but this in turn does cause some dilution in terms of airline service because it splits the traffic between the two airports.

Mr. Marshall: It splits the traffic but it is a very wide area.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Marshall: If one were closed, it would cause terrific inconvenience to those who are using that one now. They would have to travel a good number of miles.

Mr. Baldwin: Yes, I am quite well aware of that.

Mr. Marshall: Is there any feasibility in having your airline or EPA flying to both Deer Lake and Stephenville—a connecting link?

[Interprétation]

M. Marshall: Quelles sont vos intentions en ce qui concerne le Vanguard? Envisage-t-on des changements pour améliorer ce type d'avion?

M. Pratte: Notre intention est d'éliminer progressivement le Vanguard à la fin de cet automne. Naturellement, le fait que les Lockheed 1011, s'ils font leur apparition, ne la font pas avant 1972, crée des problèmes pour nous. Ils ne nous seront pas livrés dans l'été de 1972 comme on l'avait espéré plus tôt. Mais les Vanguard vont être retirés sauf peut-être un Vanguard transportant le fret qui sera en service dans les Maritimes. Les Vanguard seront remplacés par des DC9 en règle générale.

M. Marshall: Quels sont les rapports et les liaisons que vous avez avec la EPA, par exemple, en ce qui concerne ce qui adviendra de la politique aérienne régionale?

M. Pratte: Nous avons de très bons rapports et nous sommes en conversation constante avec eux pour essayer d'améliorer l'intégration du service entre Air Canada et EPA.

M. Marshall: Pouvez-vous me dire quelque chose au sujet du problème dans lequel je me trouve moi-même où j'ai deux aéroports dans mon seul district?

M. Pratte: Je pense que M. Baldwin est l'expert sur ce problème.

Le président: Monsieur Baldwin.

M. Marshall: Il y a l'aéroport de Deer Lake et l'aéroport de Stephenville, monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Je connais bien la situation et d'après ce dont je me souviens ou ce que j'ai compris, le ministre a demandé aux communautés concernées d'établir un comité pour réviser cette affaire, et le dernier mot que j'ai eu est que ce comité doit se réunir au cours de la prochaine quinzaine; et l'on nous a demandé de coopérer en ce qui concerne les discussions avec eux à ce moment-là.

Je ne suis pas tout à fait sûr quelles autres informations vous désiriez que nous fournissions. Cela signifie que les communautés sur la côte ouest de Terre-Neuve sont extrêmement bien desservies en ce sens qu'elles ont deux aéroports, l'un au sud et l'autre au nord, desservant la même zone fondamentale; et ceci à son tour crée une certaine dilution en ce qui concerne les services aériens parce que cela scinde le trafic entre les deux aéroports.

M. Marshall: Cela scinde le trafic mais c'est une région très large.

M. Baldwin: Oui.

M. Marshall: Si l'un était fermé, cela créerait une gêne considérable pour ceux qui l'utilisent maintenant. Ils devraient voyager un grand nombre de milles.

M. Baldwin: Oui, je le sais bien.

M. Marshall: Y a-t-il une possibilité de faire que les vols de votre ligne ou de la EPA vers Deer Lake et Stephenville constituent une liaison?

[Text]

Mr. Baldwin: This is one of the possibilities that I think would have to be examined. At the present time, Deer Lake is not equipped to handle DC9's. Stephenville, of course, is.

Mr. Marshall: That is all I have to ask, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Blair.

Mr. Blair: Mr. Chairman, I would like to ask more questions about the proposal to shift the reservations office from Ottawa to Montreal. Has any detailed study been made of the savings which the company hopes to accomplish by this change?

Mr. Pratte: Definitely. We have made a very detailed study. As a matter of fact, it has been made twice: I asked that the study be made anew to make sure that the answer was right.

Mr. Blair: What do you expect to accomplish in terms of saving?

Mr. Pratte: Maybe Mr. Baldwin would like to give the answer.

Mr. Baldwin: The expected saving is something over \$700,000 over a five-year period, as I recollect it.

Mr. Blair: Mr. Baldwin or Mr. Pratte, is it anticipated that the major part of this saving will be the saving of wages?

Mr. Baldwin: Yes, the major saving is in the field of salaries and wages.

Mr. Blair: Can I ask how many employees there are now in the reservations force in Ottawa?

Mr. Baldwin: I would have to get that figure for you. I do know how many would be expected to be involved in this particular operation.

• 2110

Mr. Blair: How many will be transferred?

Mr. Baldwin: There are approximately 40 persons likely to be affected as a result of the consolidation.

Mr. Blair: The work force in Ottawa will be reduced by 40 people.

Mr. Baldwin: Yes, approximately.

Mr. Blair: How many additional people will have to be added in Montreal to pick up the extra work which is done there?

Mr. Baldwin: Approximately 22. These are estimates that might turn out to be slightly different, depending upon the rate of traffic growth between the time the study was made and the intended implementation date.

Mr. Blair: A matter that has been giving people a great deal of concern is under what circumstances could a tightly run operation have the capacity to reduce the operational staff in reservations by approximately 50 per

[Interpretation]

M. Baldwin: C'est une des possibilités qui je le pense devrait être examinée. A l'heure actuelle, Deer Lake n'est pas équipé pour recevoir les DC9. Stephenville, bien entendu est équipé pour les recevoir.

M. Marshall: C'est tout ce que j'ai à demander monsieur le président.

Le président: Monsieur Blair.

M. Blair: Monsieur le président, j'aimerais poser davantage de questions concernant la proposition de transférer le bureau des réservations d'Ottawa à Montréal. Est-ce que des études détaillées ont été faites des économies que la compagnie espère réaliser grâce à ce changement?

M. Pratte: Bien sûr. Nous avons fait une étude très détaillée. Au fait, elle a été faite deux fois. J'ai demandé que l'étude soit faite de nouveau pour être sûr que la réponse était correcte.

M. Blair: Qu'est-ce que vous espérez réaliser en termes d'épargnes?

M. Pratte: Peut-être que M. Baldwin aimerait vous donner la réponse.

M. Baldwin: Les épargnes attendues sont quelque chose qui dépasse \$700,000 sur une période de 5 ans, d'après ce que je me souviens.

M. Blair: Monsieur Baldwin, ou monsieur Pratte, s'attend-on à ce que la plus grande partie de ces économies proviendront d'économies de salaires?

M. Baldwin: Oui, la plus grande économie se fera dans le domaine des salaires.

M. Blair: Puis-je demander combien d'employés il y a maintenant dans le groupe des réservations à Ottawa?

M. Baldwin: Il faudrait que j'obtienne ces chiffres pour vous. Je ne sais pas combien d'employés seront impliqués dans cette opération particulière.

M. Blair: Combien y en a-t-il qui seront transférés?

M. Baldwin: Il y aura environ 40 personnes qui pourraient être affectées à la suite du regroupement.

M. Blair: La force ouvrière à Ottawa sera réduite de 40 personnes.

M. Baldwin: Oui, à peu près.

M. Blair: De combien de personnel supplémentaire aura-t-on besoin à Montréal étant donné le travail excédentaire qui s'y fait?

M. Baldwin: Environ 22. Il s'agit d'évaluations qui pourraient varier selon le taux d'accroissement de la circulation qui aura lieu entre l'époque à laquelle l'étude fut complétée et la date à laquelle elle doit être mise en vigueur.

M. Blair: Il y a beaucoup de gens qui se préoccupent au sujet des circonstances dans lesquelles il serait possible pour une opération menée de façon très serrée de réduire le personnel affecté aux réservations par environ

[Texte]

cent? I assume, of course, that the operation in Montreal now is run as close to the line as possible. How can you achieve this tremendous saving in labour?

Mr. Baldwin: It is largely a matter of volume in relation to fluctuation of demands during the day.

Mr. Blair: Is there any difference in the peaking hours in Montreal or Ottawa?

Mr. Baldwin: They are not exactly identical, and even during peaking hours you do not have full peaking at all times.

Mr. Blair: Has the company had any experience in other consolidations of this type, and has its forecast of labour saving been realized?

Mr. Baldwin: Yes, we have had consolidations, Victoria into Vancouver, London and Windsor into Toronto, Quebec into Montreal, Yarmouth and Fredericton into Saint John.

In each case, we are satisfied that we have achieved and in some cases bettered, the expected labour saving.

Mr. Blair: There is information available to the effect that in the consolidation of the Quebec office with Montreal, an excess of employees had to be taken on in Montreal to accommodate to the situation.

• 2115

Mr. Baldwin: In fact, the figure that I think you may be referring to is a total figure, which includes employees who had to be added during the period concerned in Montreal to take care of normal growth factors. Our own estimate of the savings achieved in consolidation of Quebec in Montreal is that we achieved a saving of one more body in fact than we had expected. This is after making allowances, as I said, for additional bodies that had to be added because of growth factor.

Mr. Blair: Is it easy to make these calculations? When you get everybody in the same office and you have a growing staff, how can you be sure that the growth in the staff is not related to the additional load imposed by the transfer of duties, say, from Quebec to Montreal or Ottawa to Montreal?

Mr. Baldwin: I do not suppose any mathematical formula for measuring calculations of this sort can ever be completely perfect but, to the best of our knowledge, yes, we have a method by which we can calculate this, as well as a very complicated formula by which we study these matters in the first instance. It takes into account peaking, as you mentioned, in broad periods, peaking within peaking periods, the length of call, type of call, volume of business, because in some cases you have to have a volume sufficient to justify the bulk purchase of the telephone lines concerned—and other factors.

[Interprétation]

50 p. 100. Évidemment, je suppose que dans ce domaine-là à Montréal on fonctionne aussi près de la marge que possible. Comment peut-on réaliser cette énorme économie du travail?

M. Baldwin: Il s'agit en grande partie du volume par rapport à la fluctuation de la demande durant la journée.

M. Blair: Y a-t-il une différence dans les heures de pointe à Montréal ou à Ottawa?

M. Baldwin: Elles ne sont pas exactement identiques, et même durant les heures de pointe on n'atteint pas continuellement le maximum.

M. Blair: La compagnie a-t-elle eu de l'expérience dans d'autres regroupements de ce genre, et ces précisions au sujet de l'économie du travail ont-elles été réalisées?

M. Baldwin: Oui, nous avons eu des regroupements: Victoria a été regroupé avec Vancouver, London et Windsor avec Toronto, Québec avec Montréal, Yarmouth et Fredericton avec St. John.

Dans chaque cas, nous avons réalisé, et dans certains cas, amélioré l'économie du travail à laquelle nous nous attendions.

M. Blair: Selon certaines informations, le regroupement du bureau de Québec avec celui de Montréal a forcé Montréal d'accepter un nombre excédentaire d'employés afin de résoudre le problème.

M. Baldwin: En fait, le chiffre dont vous parlez se rapporte je crois à un montant total, qui comprend des employés qui ont dû être engagés au cours de la période concernée à Montréal pour prendre soin des facteurs normaux de croissance. Notre propre évaluation de l'épargne obtenue en consolidation de Québec sur Montréal c'est que nous avons réussi à économiser pour un organisme de plus que nous n'avions prévu. Et ceci c'est après avoir prévu une certaine marge comme je l'ai dit pour des organismes supplémentaires qui ont dû être ajoutés à cause du facteur de croissance.

M. Blair: Est-il facile de faire ces calculs? Vous réunissez tout le monde dans le même bureau et vous avez un personnel plus important, comment pouvez-vous être certain que l'augmentation du personnel n'est pas en rapport avec le fardeau supplémentaire imposé par le transfert de fonctions, disons, de Québec à Montréal ou d'Ottawa à Montréal?

M. Baldwin: Je ne crois pas qu'aucune formule mathématique pour des calculs de ce genre puisse atteindre un degré complet de perfection mais au mieux de notre connaissance nous avons une méthode qui nous permet de faire ces calculs ainsi qu'une formule très complexe grâce à laquelle nous étudions ces questions dès le début. Cette formule tient compte des périodes de pointe, comme vous l'avez mentionné, sur de longues périodes, des périodes de pointe dans le cadre des périodes de pointe, la longueur de l'appel, le genre d'appel, le volume d'affaires, parce que dans certains cas il vous faut avoir un volume suffisant pour justifier l'achat en bloc de lignes de téléphone en question... et d'autres facteurs.

[Text]

Mr. Blair: Is there any real saving to be attained in the bulk purchase of telephone facilities?

Mr. Baldwin: It depends upon where you are purchasing them. There are some areas where it might make sense for us to introduce this system where we have not introduced it because the particular telephone company operating in that area does not offer bulk purchase rates of the type that are available in other areas. But where they are available there is a definite saving.

Mr. Blair: I imagine there will be an increase in your communications expenses as a result of this change.

Mr. Baldwin: Yes, and that is taken into account in the figure that I quoted earlier, the evaluation.

Mr. Blair: Mr. Baldwin, you spoke earlier today about the property which had been leased in Ottawa. I have been told that as a matter of fact at the present time the area leased by the company has been cut down to a considerable extent and that the staff are now operating in a reduced area. Is that correct?

Mr. Baldwin: I would have to obtain further information on that and I will be glad to do so. The last report I had was that the Purchasing and Facilities Branch was engaged in negotiations to release a portion of that space, or sublease it, and hoped to be successful. It may be that your information is more up-to-date than mine.

Mr. Blair: So really for the balance of the year, or up until October 1, it is quite possible, or indeed it may be the fact, that you are now operating the Ottawa office in the reduced area.

Mr. Baldwin: Yes. But in any case, having reviewed the matter, we have come to the conclusion that, taking into account the expected changes, there was a possibility of immediate reduction in space because we could allow for the reduction of certain growth space that had otherwise been built in there and would not be required.

Mr. Blair: But at the moment the operation is being carried on satisfactorily and efficiently within the limits of the reduced space?

Mr. Baldwin: To the best of my knowledge.

Mr. Blair: So if there is a factor in your calculation for reduced rental expenditures perhaps that is being attained now?

Mr. Baldwin: In that case that would increase the cost benefit to the company because it would mean the allowance we had put in for carrying this space in the cost evaluation we made perhaps did not need to be in at the size it was, because we did in our cost evaluation make allowance for carrying this space until we could rid ourselves of it.

Mr. Blair: But it may not altogether be a reduction in actual cost if, indeed, you are enjoying the benefit of it now with your present operation.

[Interpretation]

M. Blair: Est-ce que l'on peut vraiment épargner par l'achat en bloc d'installations téléphoniques?

M. Baldwin: Cela dépend où vous les achetez. Il y a certaines régions où il serait peut-être bon pour nous d'instaurer ce système du fait que la société téléphonique particulière qui fonctionne dans cette région n'offre pas des taux d'achat en bloc comme celles qui sont disponibles dans d'autres régions. Mais là où elles sont disponibles l'épargne est certaine.

M. Blair: J'imagine qu'il y aura une augmentation dans votre compte de communications du fait de ce changement.

M. Baldwin: Oui, et on en tient compte dans le chiffre que j'ai cité un peu plus tôt, l'évaluation.

M. Blair: Monsieur Baldwin, vous avez parlé aujourd'hui de la propriété qui a été louée à Ottawa. J'ai appris, qu'actuellement, la zone louée par la compagnie a été réduite dans une grande mesure et le personnel travaille maintenant dans une zone limitée. Est-ce exact?

M. Baldwin: Il faudrait que j'aie d'autres renseignements là-dessus et je serais heureux de vous renseigner. D'après le dernier rapport, la Direction des achats et des installations était engagée dans des négociations pour libérer une partie de cet espace, ou le sous-louer, et tous les espoirs étaient permis. Il se peut que vos renseignements soient plus récents que les miens.

M. Blair: Ainsi pour le reste de l'année ou jusqu'au 1^{er} octobre, il est possible, et peut-être même certain, que le bureau d'Ottawa fonctionne maintenant dans la zone réduite.

M. Baldwin: Oui. Mais de toute manière après avoir examiné l'affaire, nous en sommes venus à la conclusion que en tenant compte des changements prévus, il y avait une possibilité d'une réduction immédiate d'espace parce que nous pourrions permettre la réduction d'un certain espace de croissance qui par ailleurs avait été construit et qui n'aurait pas été nécessaire.

M. Blair: Mais en ce moment, le travail se fait de manière efficace et satisfaisante dans les limites de l'espace réduit?

M. Baldwin: D'après ce que je sais oui.

M. Blair: Ainsi il y a un facteur dans vos calculs pour des dépenses de location réduites comme c'est peut-être déjà le cas maintenant?

M. Baldwin: Dans ce cas, cela augmenterait les profits financiers de la compagnie parce que cela signifierait que la marge prévue pour cet espace dans l'évaluation des coûts était peut-être plus large que nécessaire du fait que dans notre évaluation nous avions prévu cet espace jusqu'au moment où il nous aura été possible de nous en passer.

M. Blair: Mais il n'y a peut-être pas une réduction dans les dépenses réelles si en réalité vous en bénéficiez actuellement.

[Texte]

Mr. Baldwin: Oh no. I think you may have misunderstood my earlier point, Mr. Blair. My point was that in the knowledge that consolidation in Montreal was planned it was not necessary to retain certain growth space that had been provided for in the area concerned which was intended to take care of the reservations facility here and which obviously would not be required, because we would not have a growing reservations facility. That, as I said, if added to our formula and taken into account, would better the cost benefits for the company.

Mr. Blair: So the space you had reserved or leased in Ottawa was in anticipation of growth.

Mr. Baldwin: At the time the commitment was made, which again, I think, was before Mr. Pratte and I were connected with the company, the plan had not counted on this particular consolidation and enough rental space had been obtained not only to provide for the reservation staff in Ottawa but for some expansion of that staff.

Mr. Blair: Before announcing this proposed change did you have any detailed consultations with the unions representing the employees affected?

● 2120

Mr. Baldwin: Yes, we met with the unions. I cannot give you the exact date, but very close to a year in advance of the implementation date to discuss with them the basis of the plans and to talk about how best we could take care of the employee considerations that obviously would arise out of this, because we had reached a decision that we would attempt to carry this out, and indeed carry it out if at all possible, without any loss of employment to individuals concerned who were willing to accept other assignments.

Mr. Blair: I see. Mr. Baldwin, I have to give way. May I come back to this Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I have several local questions, but I understand that I am going to receive a written brief of some sort from the corporation. So I will leave my local questions.

I have therefore just one supplementary to Jack Horner's question earlier about the flights to the Soviet Union.

Mr. Pratte indicated—if I am quoting correctly—that we are making enough money to pay the out-of-pocket expenses. What does this mean, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: That means that this is a flight that goes from Montreal to Copenhagen, and therefore the direct cost from Copenhagen to Moscow happens to be recovered from the passengers who fly from Copenhagen to Moscow.

Mr. Lundrigan: So where do you lose on the flight?

Mr. Pratte: I am thinking only in terms of direct operating costs without any allocation of basic headquarters cost.

[Interprétation]

M. Baldwin: Oh non! Je crois que vous n'avez pas compris ce que j'ai dit plus tôt, monsieur Blair. Ce que je voulais dire c'est que sachant que la consolidation pour Montréal était prévue il n'était pas nécessaire de garder certains espaces de croissance qui avaient été prévus dans la région concernée et qui étaient destinés aux installations de réservation qui de toute évidence ne seraient pas nécessaires parce que nous n'avons pas d'installations de réserve croissante. Cela, comme je l'ai dit, si nous l'ajoutions à notre formule et si nous en tenions compte améliorerait les profits de la compagnie.

M. Blair: Ainsi l'espace que vous avez réservé ou loué à Ottawa était en anticipation de la croissance.

M. Baldwin: Au moment où l'engagement a été pris, c'est-à-dire avant que M. Pratte et moi-même ayons été en rapport avec la compagnie, le plan n'a pas compté pour cette consolidation particulière et un espace en location suffisante a été obtenu non seulement pour fournir les installations pour le personnel des réservations à Ottawa mais aussi pour un accroissement de ce personnel.

M. Blair: Avant d'annoncer ce changement proposé avez-vous eu des consultations approfondies avec les syndicats représentant les employés intéressés?

M. Baldwin: Oui, nous avons rencontré le syndicat. Je ne peux vous donner la date exacte mais environ un an avant la date de la mise en vigueur pour discuter avec eux des projets et de la meilleure façon de tenir compte des intérêts des employés parce que nous avons décidé d'essayer d'exécuter ce projet et si possible d'exécuter sans la perte d'emploi pour les particuliers intéressés qui voulaient bien accepter d'autres affectations.

M. Blair: Je vois. Puis-je y revenir, monsieur le président?

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Monsieur le président, j'aurais plusieurs questions, mais je crois savoir que je recevrai un mémoire de la Corporation. Je vais donc laisser de côté les questions.

J'aurais une question complémentaire à celle de M. Jack Horner, au sujet des envolés vers l'Union soviétique.

M. Pratte a indiqué que nous avons assez d'argent pour couvrir les menus dépenses. Qu'entendez-vous par là, monsieur Pratte?

M. Pratte: Il s'agit d'une envolée de Montréal à Copenhague et par conséquent les frais de Copenhague à Moscou sont recouverts des passagers qui vont de Copenhague à Moscou par avion.

M. Lundrigan: De quelle façon y perdez-vous?

M. Pratte: Je ne songe qu'aux coûts d'exploitation directs dans aucune allocation ou des frais du bureau central.

[Text]

Mr. Lundrigan: I am thinking of the total cost.

Mr. Pratte: If you are thinking in terms of total cost, we are not making money with the flight.

Mr. Lundrigan: Are we losing money?

Mr. Pratte: If we are not making money, I suppose we are losing money.

Mr. Lundrigan: Not necessarily. How can you draw that conclusion that if we are not making money, obviously we are losing money? That is not a sound statement.

Mr. Pratte: Well, I think it is not making the contribution to profit that it possibly should be making. But it covers the direct operating costs.

Mr. Lundrigan: So we are losing money on the over-all operation, bearing mind the headquarters, or whatever kinds of costs you referred to earlier.

Mr. Pratte: Well, it is not making a contribution to profit.

Mr. Lundrigan: It is not making a contribution to profit. Can you give us an indication of the passenger load on these flights for a specific period? Can you pick the best, the most favourable period, for the corporation and give us an indication of the numbers of people using it?

Mr. Pratte: I think that in all fairness we have to remember that this is a pool with Aeroflot. We are in pool with Aeroflot, so that the thing that matters is the total traffic carried by Aeroflot and Air Canada, between Montreal and Moscow.

Mr. Baldwin: I am speaking now from memory, but the figure is sufficiently accurate, Mr. Lundrigan. In the summer period—and I do not have the winter figures in my mind; they would be a lot lower—our own flights averaged between 20 and 40 passengers on the weekly flight on the segment on from Copenhagen.

Mr. Lundrigan: Between 20 and 40 passengers.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Lundrigan: Can you give us an official breakdown? Mr. Comeau, on February 22, placed a question on the Order Paper of a more general nature, three months ago. Have you got it?

Mr. Comeau: No, I did not get it.

Mr. Lundrigan: He has not got it yet. I am sorry, Mr. Chairman, there is someone coaching me from behind. Mr. Comeau tells me he has not received the answer.

Can we get a kind of an answer that Mr. Comeau is looking for in response to the question relating to the non-profitable flights? And if we could also have—and I do not expect you to have this now, naturally, but if you could make it available to the committee—the passenger load on the service you are providing between—is it Ottawa and Moscow?

Mr. Pratte: Montreal and Moscow.

Mr. Lundrigan: Montreal and Moscow, since the period of the inception of that flight.

[Interpretation]

M. Lundrigan: Je songe au coût total?

M. Pratte: Si vous songez au coût total, nous ne faisons pas d'argent avec le voyage par avion.

M. Lundrigan: Est-ce que nous en perdons?

M. Pratte: Si nous n'en faisons pas je suppose que nous en perdons.

M. Lundrigan: Pas nécessairement. Comment pouvez-vous conclure que si nous ne faisons pas d'argent nous en perdons? Ce n'est pas logique.

M. Pratte: Cela ne contribue pas au profit de la façon qu'il serait possible de le faire. Mais ça couvre les coûts d'exploitation directs.

M. Lundrigan: De sorte que dans l'ensemble, nous y perdons.

M. Pratte: Cela ne contribue certainement pas aux profits.

M. Lundrigan: Pourriez-vous nous donner le nombre de passagers sur ces vols pour une période d'années? Pouvez-vous choisir une période avantageuse pour la Corporation et nous donner le nombre de personnes qui en font usage?

M. Pratte: En toute justice, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une mise en commun avec Aeroflot de sorte que ce qui importe c'est le trafic total transporté par Aeroflot et Air Canada entre Montréal et Moscou.

M. Baldwin: Je vous donnerai ces chiffres de mémoire, mais ils sont assez précis. Au cours de l'été, je ne me souviens pas des chiffres, au cours de l'hiver, ils sont beaucoup plus bas, nos propres vols ont une moyenne de 20 à 40 passagers pour le vol hebdomadaire sur le secteur de Copenhagen.

M. Lundrigan: Entre 20 et 40 passagers.

M. Baldwin: Oui.

M. Lundrigan: Pourriez-vous nous donner une ventilation officielle? Le 22 février dernier M. Comeau a présenté par écrit une question d'ordre général. Est-ce que vous l'avez?

M. Comeau: Non, je ne l'ai pas reçue.

M. Lundrigan: Il ne l'a pas encore reçue. Je m'excuse, monsieur le président, mais il y a quelque'un qui me pousse dans le dos. M. Comeau me dit qu'il n'a pas reçu la réponse.

Ne pourrions-nous pas obtenir une réponse pour M. Comeau en ce qui concerne les envolées qui ne rapportent pas de profit? Et aussi s'il était possible d'obtenir le nombre de passagers sur le service que vous exploitez entre Ottawa et Moscou?

M. Pratte: Montréal et Moscou.

M. Lundrigan: Montréal et Moscou depuis le commencement de ce service.

[Texte]

Mr. Pratte: I will have a look at the question and provide you with whatever information is available.

Mr. Lundrigan: Is this a DC-8 you are flying, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Lundrigan: All right. Well, I would certainly appreciate if you could get this for us, because the information which I have been told from the personnel in your corporation, at the service level, is that there is nobody using the flight, relatively speaking, and that it is a very nonprofitable arrangement, and the flight. If this is a fact, then we want to know the reason for the continuation of the operation of it.

• 2125

Mr. Pratte: As I said before, it is certainly not the most profitable of our flights and we would certainly like it to be more profitable. It is not making the kind of contribution to profit that we would like it to make.

Mr. Lundrigan: Of course, if it is not, then it is providing some other kind of a service, whether it is political, social, diplomatic, or whatever it might be, and we would like to know it. We are not in total disagreement with this because our argument is that we should not always sacrifice a service because of the profit motive.

I have one last question. I know that this problem was raised earlier today, and it relates more to the remedial aspect of the morale in the corporation. I am going to make a statement which I think is substantiable; that is, that the morale in Air Canada has deteriorated considerably since I have been in Parliament, and I have had very close association with the members of your corporation at the service level. I have never seen the morale so low in a corporation that was relatively a high-morale corporation. I do not have to tell Mr. Pratte or any of the members of the panel before us that there is a very high positive correlation between morale and productivity. That can be proven almost mathematically from all of the studies which have been done by management, consulting firms, administration people, and so on. There is a very high correlation. Obviously if that is a fact, then the opposite is true. There is a negative correlation between low morale and productivity. What is the corporation doing specifically, or perhaps in a general way, to bolster the morale of your personnel?

Mr. Pratte: I do not think I would accept the proposition that the morale is as low as you describe it, because certainly at certain levels of management the morale is much higher than it ever was. I quite appreciate that the period we have gone through has created great problems. I appreciate that we have specific problems in specific areas and we are very conscious of it. This is why in our reorganization we have given as much importance as we have to the new personnel department. I quite agree with you that the productivity of the employees is to a great extent related to the morale of the employees, and therefore we want to create an environment where the employees basically will be happy and will be challenged, which is basically what they were complaining about before.

[Interprétation]

M. Pratte: J'étudierai la question et je vous donnerai tous les renseignements disponibles.

M. Lundrigan: S'agit-il d'un DC-8?

M. Pratte: C'est exact.

M. Lundrigan: Très bien. Je vous serais très reconnaissant de nous fournir ces renseignements parce que les renseignements que j'ai eus à votre personnel c'est que personne n'utilise vraiment ces envolées et c'est un service qui ne rapporte vraiment pas grand-chose. Si tel est le cas, j'aimerais savoir pourquoi nous continuons d'exploiter ce service.

M. Pratte: Comme je l'ai dit plus tôt, ces vols ne sont sûrement pas ceux qui nous rapportent le plus et nous aimerions bien qu'ils nous rapportent davantage.

M. Lundrigan: Bien sûr, s'il en est ainsi, c'est qu'ils vont rendre d'autres services, politique, social, diplomatique ou autre et nous aimerions bien connaître lesquels. Nous ne disons pas tout à fait de cette situation parce que nous prétendons qu'il ne faut pas toujours sacrifier un service au profit qu'on en attend.

Dernière question. Je sais qu'on l'a déjà soulevée plus tôt aujourd'hui et elle se rapporte à l'amélioration du moral de la société. Je vais faire une déclaration que l'on peut, je crois, appuyer; soit que le moral à Air Canada a tombé appréciablement depuis que je suis au Parlement et j'ai été en rapport très étroit avec certains membres qui relèvent du service de cette société. Jamais je n'ai vu le moral tomber aussi bas dans une société où il était si élevé. Je n'ai pas à dire à M. Pratte ou à tout autre représentant de la Société qu'il existe un rapport fort étroit entre le moral et la productivité. On peut le prouver presque mathématiquement en s'inspirant des études qui ont été faites par la direction, les sociétés appelées en consultation, le personnel de gestion, etc. Il y a un rapport très étroit. Manifestement, s'il en est ainsi, le contraire vaut également, à savoir que la productivité ne saurait être très élevée si le moral est bas. Quelles mesures prend donc la Société pour relever le moral de son personnel?

M. Pratte: Je n'accepte pas si facilement la proposition à l'effet que le moral est bas vu qu'il est plus élevé qu'il ne l'a jamais été dans certains paliers de la direction. Je comprends que les temps que nous venons de traverser ont suscité de graves problèmes. J'admets aussi que nous avons des problèmes particuliers dans des domaines précis et nous le savons très bien. Voilà précisément pourquoi nous avons, dans notre réorganisation, accordé autant d'importance au nouveau service du personnel. Je conviens avec vous que la productivité de l'employé est assez étroitement liée à son moral et, partant, nous voulons créer une ambiance où l'employé sera heureux et trouvera toujours des tâches auxquelles se mesurer, ce qui, en somme, faisaient l'objet des plaintes qui nous ont été adressées.

[Text]

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, you speak of the new personnel department and I do not know what that means. I get the impression from people in Air Canada that they feel your people at the personnel level, the people who are trying to establish healthy relationships with the local people at the service level, are in some way surreptitiously or sneakily sugar-coating the problem so that there is a forced type of effort on your part to bolster the morale, but they are aware of it. You are not being straightforward with them. They are not certain of their future, they are not certain of their employment, they are not certain of their location, and in fact you are not doing a very good job of convincing your employees at the local level that you are being fair to them.

Mr. Pratte: One thing is sure. I feel that I have been fair to all employees and I do not think I have ever said anything that I did not believe, if that is what you mean by being fair.

Mr. Lundrigan: I am not referring to you personally, I am referring to the corporation.

Mr. Pratte: I think the corporation has attempted to be fair to all its employees and has attempted to adopt policies that the employees indicated to us they wanted to have adopted when they responded to a questionnaire that was sent out to them. They told us in the questionnaire that they were unhappy with the relationship with management, that there was no communication, that they felt promotions were only given on the basis of seniority and not on the basis of merit, that there was no challenge to their job and that the corporation was being run like a club—that is what they told us—and therefore they were unhappy. We have attempted to change that so that people have nothing to fear for their job if they perform one.

Mr. Lundrigan: Then we get to the definition of performance, but I will not get into that. I will simply ask one last question. I have raised the question of the morale in Air Canada. This was also raised by Mr. McGrath earlier this afternoon. Can you possibly make the assumption that there might be something to what we are saying and investigate the problem? Aside from what management at any local level might communicate to your office or to the higher-ups in your company can you really seriously try to assess the basis for our questions because I think we have a major criticism of Air Canada and I think we are on to something which is legitimate and I think the corporation should perhaps make the assumption that we are in fact on the track of some of your problems.

Mr. Pratte: There is no question that in a big corporation you always have a problem of morale. This is a function of communication between top management and all levels of employees. It is a very difficult problem and it is a problem which concerns me irrespective of a local situation or a situation in any particular district. I think this problem exists in any big corporation and it certainly receives the best of my attention, and following your remarks I will be only too pleased to try to improve the situation.

[Interpretation]

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, vous parlez du nouveau service du personnel et j'ignore ce que vous entendez par là. Certaines personnes d'Air Canada m'ont laissé entendre que ces membres de votre service du personnel qui essaient d'établir des rapports florissants avec les employés du service de l'exploitation sont en fait en train de dorer la question en douce et secrètement de sorte qu'il se trouve que vous déployez une sorte d'efforts contraints pour remonter le moral, mais ils en sont conscients. Vous n'êtes ouvert à leur égard. Ils manquent d'assurance quant à leur avenir, ils manquent d'assurance quant à leur emploi, ils manquent d'assurance quant au lieu de leur travail et de fait, vous ne parvenez très bien à persuader vos employés sur le plan régional que vous êtes juste envers eux.

M. Pratte: Je suis sûr d'une chose: je trouve que j'ai été juste envers tous mes employés et je n'ai jamais rien dit que je n'ai cru moi-même, si c'est là ce que vous entendez être juste.

M. Lundrigan: Je ne parle pas de vous plus particulièrement, je parle de la Société.

M. Pratte: Je crois que la Société a essayé d'être juste envers tous les employés et a essayé d'adopter des politiques que les anciens nous avaient suggérées en réponse à un questionnaire que nous leur avions fait parvenir. Ils nous ont dit dans ce questionnaire que leur rapport avec la direction laissait à désirer, qu'il y avait un manque de communication, qu'ils leur semblaient que l'avancement n'était donné qu'en fonction de l'ancienneté et aucunement fondé sur le mérite, que leurs postes ne leur posaient plus de défi et que la Société était gérée comme un club—c'est ce qu'ils nous ont dit—et que, partant, ils étaient malheureux. Nous avons essayé de changer la situation afin que nos employés cessent de craindre pour leur emploi s'ils l'accomplissaient.

M. Lundrigan: Nous en venons ensuite à la notion de performance, mais je n'y entrerai pas. Je m'en tiendrai à une dernière question. J'ai parlé du moral à Air Canada. M. McGrath en a également parlé plus tôt cet après-midi. Pouvez-vous un instant supposer qu'il y a dans ce que nous avons dit matière à réfléchir et étudier ce problème? Mis à part ce que la direction au palier local pourrait rapporter à votre bureau ou aux fonctionnaires supérieurs de votre Société, pouvez-vous sérieusement essayer de voir si notre critique d'Air Canada est justifiée et s'il n'y aurait pas quelques problèmes importants qui se cachent.

M. Pratte: Indiscutablement, ce problème du moral revient sans cesse dans une société importante. C'est une fonction de la communication entre la direction supérieure et les employés à tous les niveaux. C'est un problème fort difficile et qui me concerne, indépendamment de l'existence d'une situation locale ou d'une situation dans un district en particulier. Je crois que c'est un problème qu'on retrouve dans toutes corporations importantes et, compte tenu de vos remarques, soyez certain que j'y apporterai toute mon attention, et que j'essaierai de mon mieux à améliorer la situation.

[Texte]

I have personally taken certain steps. I have invited the union leaders to come and see me and before the reorganization I had a number of meetings with them, not to negotiate or bargain, but only to talk to them about the various problems in a very general way before going through the reorganization. As a matter of fact, some of my management people were very much offended because I did that. I asked each one of the union leaders to come and see me and tell me what they thought about the corporation. It so happens that what we have done coincides with some of the things they suggested to me. I am not talking in terms of layoffs, I am talking in terms of structure. Their assessment of our problems at that time did coincide with my own assessment after I had been through certain studies. So I am personally doing as much as I can, and certainly will do more if there are enough hours in the day, to try to solve the problem and try to convey to all of our employees that their future is assured, they have nothing to fear provided they give good service, because one thing is sure. I do not care how good management is at headquarters. The people that are going to make or break this airline are the people at the counter that meet the customers, the people in the airplanes that meet the customers. This is where we are going to make or break the airline, not at headquarters.

• 2130

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, anything that would put the smiles back on the faces of the personnel at the desks of Air Canada will receive our support.

Mr. Pratte: I certainly hope they smile.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, when I broke off questioning this afternoon, just to sum up for a second, we had discovered that while the base rate for a return trip across the west for the businessman was \$240 no matter how many stops he made a year ago, the same trip anticipating five stops for a businessman across the west and back would now be \$343, an increase in that year of \$103...

The Chairman: Mr. Deachman, you were telling me just a few minutes ago that this was brought up this afternoon. I hope you are not repeating it.

Mr. Deachman: I am repeating it, Mr. Chairman, for the simple reason that I want that as a point of departure for some other questions that I am going to ask in respect of the same rate structure.

It was also noted, by Mr. Baldwin I think, that there has been an increase in overseas fares of 5 per cent. Now, keeping the 5 per cent in mind and turning to page 4 of your annual report, the second clear paragraph, I read:

An encouraging trend was strong growth in the company's Atlantic scheduled passenger traffic, up 42 per cent over 1969, as the market responded to lower fares and removal by the British government of restrictions on travel allowances.

Now, what were those lower fares? If fares were up 5 per cent in the statements you gave me earlier, what lower fares are we referring to in this statement?

[Interprétation]

Déjà, j'ai pris certaines mesures. J'ai invité les dirigeants syndicaux à venir causer avec moi des divers problèmes, avant de passer à la réorganisation. En fait, certains membres de mon personnel de gestion en ont été froissés. J'ai demandé à chaque dirigeant de venir me voir et de me dire ce qu'il pensait de la Société. Or, il se trouve que ce que nous avons fait coïncide avec quelques-unes des réformes qu'ils m'ont suggérées. Je ne parle pas du congédiement, je parle de la structure. Leur étude concernant nos problèmes à ce moment ne coïncidait pas avec mes prévisions après que j'eus terminé certaines études. Personnellement, je fais tout mon possible et je ferais certainement plus s'il y avait plus d'heures dans une journée, pour essayer de résoudre le problème et de convaincre tous nos employés que leur avenir est assuré et qu'ils n'ont rien à craindre s'ils donnent un bon service. Je me soucie pas de la gestion aux sièges sociaux. Ce sont les gens qui sont au service du public à l'aéroport et dans l'avion qui font que la Société progresse ou régresse.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, nous appuyons toute mesure qui pourrait rendre la souris aux membres du personnel qui travaillent dans les bureaux d'Air Canada.

M. Pratte: J'espère qu'ils sourient.

Le président: Monsieur Deachman vous avez la parole.

M. Deachman: Monsieur le président, nous avons découvert que le tarif de base pour un voyage aller-retour dans l'Ouest pour un homme d'affaire s'élevait à \$240.00 quel que soit le nombre d'arrêts qu'ils faisaient il y a un an et aujourd'hui le même voyage qui prévoit 5 h. 30 coûtera \$340.00, ce qui veut dire qu'une augmentation de 103 dollars...

Le président: Monsieur Deachman, vous m'avez dit il y a quelques minutes qu'on a reparlé de cette augmentation cet après-midi. J'espère vous ne la répétez pas.

M. Deachman: Je la reprends monsieur le président, pour la simple raison qu'elle est le point de départ de d'autres questions que je vais poser concernant les tarifs.

Monsieur Baldwin a aussi dit qu'il y avait eu une augmentation de 5 p. 100 de voyage outre-mer. Maintenant, tout en gardant ce chiffre de 5 p. 100 à l'esprit, je lis à la page 4 de votre rapport annuel ceci:

Il a été très intéressant de noter qu'il y a eu un accroissement du nombre de voyageurs se rendant outre-atlantique, plus de 42 p. 100 en 1969, car le marché s'est accru à cause des prix plus bas et aussi parce que le Gouvernement britannique a décidé de ne plus restreindre les dépenses de voyage.

Donc, quels ont été ces tarifs plus bas? Si les tarifs ont été 5 p. 100 plus élevés, d'après les déclarations que vous avez faites plus tôt, de quels tarifs plus bas parlons-nous dans cette déclaration?

[Text]

Mr. Baldwin: Basically, these were a combination of lower group fares and excursion fares that were introduced for special developmental purposes.

Mr. Deachman: No, but sir, if you will read the sentence, it says "scheduled passenger traffic".

Mr. Baldwin: Yes, that is right. These were group and excursion fares on scheduled flights.

Mr. Deachman: How much lower were they?

Mr. Baldwin: I think I would have to take a quick run on the exact rates because they varied a great deal on a complicated structure.

Mr. Deachman: If we could get, for instance, the Montreal/London rate, what was the amount of the reduction that we dealt with there?

Mr. Baldwin: You are referring to 1970?

Mr. Deachman: The comparable year. We looked at the year 1969/70.

Mr. Baldwin: The basic change was a group fare structure, groups of 40 and of 80, that was agreed to last year. Unfortunately, we found subsequently that although this had promised traffic, it had so diminished our yield that it had begun to affect our profit position.

• 2135

Mr. Deachman: Do you have a figure that you can give me as to the amount of those reductions? For instance, your annual statement says that an encouraging trend was strong growth in the company's Atlantic scheduled passenger traffic and it responded to lower fares. You quote this quite favourably in your annual report. What was the amount of the reduction that encouraged this strong growth?

Mr. Baldwin: The basic new fare was the Group 80 fare, Mr. Deachman, and while this certainly promoted growth, as the analysis was carried out by the pricing people subsequently, it began to show that this had, in fact, deteriorated yield.

Mr. Deachman: How much was that reduction is what I am asking and trying to find out. Between 1969 and 1970, you enjoyed a 42 per cent increase in traffic by reducing fares. What per cent would they have been reduced?

Mr. Pratte: Your comparison, if I may say so, of 42 per cent is not entirely correct because 1969 was the year we had a strike and therefore, as mentioned earlier in the report, all comparisons with 1969 are not realistic. Not only did we suffer the loss of traffic during the month's shutdown but this happened between April 20 and May 20 at a time when people make reservations for overseas. We suffered from the impact of that strike throughout the rest of the summer.

Mr. Deachman: I want to go on and cover some other ground. I am not getting a very good answer to what

[Interpretation]

M. Baldwin: Il s'agit de tarifs de groupe que nous avons offerts dans le but d'arriver à une plus grande expansion.

M. Deachman: Mais monsieur, si vous lisez la phrase, il est dit «passagers réguliers».

M. Baldwin: C'est exact. Il s'agissait de voyages de groupes par vol régulier.

M. Deachman: Les tarifs étaient-ils beaucoup moins élevés?

M. Baldwin: Il faudrait que je revoie les tarifs exacts car ils varient beaucoup.

M. Deachman: Prenons par exemple les tarifs Montréal-Londres; quelle était la réduction du tarif?

M. Baldwin: Vous parlez de l'année 1970?

M. Deachman: Nous parlons de l'année 1969-1970.

M. Baldwin: Les changements ont touché les groupes de 40 et de 80 auxquels nous consentions des rabais l'année dernière. Malheureusement, quoique le nombre de passagers ait augmenté, nous nous sommes alors aperçus que nos profits avaient diminué.

M. Deachman: Pouvez-vous me donner un chiffre indiquant le montant de ces réductions? Par exemple, dans votre rapport annuel il est écrit qu'une tendance encourageante a été l'accroissement sensible du mouvement organisé des passagers de votre compagnie traversant l'Atlantique et qu'il correspondait à des tarifs plus réduits. Vous citez cela très favorablement dans votre rapport annuel. Quel est le montant de la réduction qui a encouragé cet accroissement sensible?

M. Baldwin: Le nouveau tarif initial était le tarif du groupe 80, et bien que cela a certainement encouragé l'expansion du mouvement des passagers, lorsqu'ultérieurement une analyse a été effectuée par nos spécialistes des prix, on remarque qu'en fait cela avait détérioré notre rendement.

M. Deachman: J'essaie de découvrir le montant de cette réduction. Entre 1969 et 1970, en réduisant les tarifs vous avez obtenu une augmentation du mouvement des passagers de l'ordre de 42 p. 100. Quel est le pourcentage de la réduction des tarifs?

M. Pratte: S'il m'est permis de le dire, votre comparaison de 42 p. 100 n'est pas entièrement exacte parce que 1969 est l'année où nous avons une grève et par conséquent, comme il l'a été mentionné antérieurement dans le rapport, toute comparaison avec 1969 n'est pas réaliste. Non seulement avons-nous subi des pertes en ce qui concerne le volume des passagers au cours des mois de fermeture, mais cela s'est produit entre le 20 avril et le 20 mai à un moment où les gens font des réservations pour se rendre à l'étranger. Nous avons ressenti l'effet de la grève durant tout le reste de l'été.

M. Deachman: Je désire poursuivre et traiter d'autres questions. Je n'obtiens pas une réponse satisfaisante à ce

[Texte]

seemed a relatively simple question. Let me move along to another point about three or four paragraphs down:

Additional revenue resulting from domestic tariff changes...

and I suspect that that word "changes" is really a euphemism for "increases".

...in August amounted to an estimated \$6.5 million, which was not sufficient to cover increased expenses.

What the annual statement tells us, then, is that lower fares resulted in increased traffic in the Atlantic area. This was made up by increased revenue resulting from domestic tariff increases producing an estimated \$6.5 million. That would include, for instance, the increase in domestic fares across the west. Right?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Deachman: Then further down towards the bottom of the page it says:

The Company's passenger charter revenues at \$14,378,000 rose 75 per cent.

This would be the area in which we would find your cheapest-of-all fares, is that not so?

Mr. Pratte: Yes, per unit.

Mr. Deachman: Per unit. So really what happened in the statement that we find on page 4 is that there was considerable growth in your passenger traffic by low fares in the Atlantic area, low fares in the charter area, and if you badly estimated what your revenues would be from that, you did your best to make it up in the domestic tariffs, and make it up in the west where you laid on the heaviest possible charges you laid on anywhere in your route. Is that a fair assessment as to what took place?

Mr. Pratte: I have to disagree with you because our North Atlantic operation still showed a profit while the rest of our operation showed a loss.

• 2140

Mr. Deachman: Well, sir, if that is so and you found that by reducing fares as you did in your Atlantic area and as you did in your charter ferry fare, that increased your traffic and brought you a profit, why did you decide and how did you decide in your offices that it would be an excellent idea to increase the fares of the western travelling man as much as 43 per cent that year? What were the judgments that resulted in that kind of fare structure?

Mr. Baldwin: I think the basic problem behind the question to begin with, Mr. Deachman, is that the increased traffic on the Atlantic did not improve our profit position. In fact our yield went down. It still

[Interprétation]

qui me semble une question relativement simple. Je passerai à une autre question trois ou quatre paragraphes plus loin:

recettes supplémentaires résultant des changements des tarifs locaux...

et je soupçonne que ce mot «changements» est en fait un euphémisme pour «augmentations».

...en août ils se sont élevés à environ \$6.5 millions, ce qui n'était pas suffisant pour faire face à l'augmentation des dépenses.

En fait le rapport annuel indique, que la réduction des tarifs a eu pour résultat, l'accroissement du mouvement des passagers et vols atlantiques. Cela contribua à une augmentation des recettes résultant de l'augmentation des tarifs locaux produisant environ \$6.5 millions. Y serait incluse, par exemple, l'augmentation des tarifs locaux dans l'Ouest. Est-ce exact?

M. Pratte: Oui.

M. Deachman: Puis plus loin vers le bas de la page il est écrit:

Les recettes des vols nolisés de la compagnie de l'ordre de \$14,378,000 se sont élevés de 75 p. 100.

C'est le domaine dans lequel nous trouverions vos tarifs les plus bas, est-ce exact?

M. Pratte: Oui, par unité.

M. Deachman: Par unité. En fait ce qui s'est produit en ce qui concerne le compte rendu que nous trouvons à la page 4, c'est qu'il s'est produit un accroissement considérable du mouvement des passagers dû à des tarifs réduits pour les vols atlantiques, des tarifs réduits dans le domaine des vols nolisés et si vous aviez mal évalué les recettes qui en découleraient, vous aviez fait de votre mieux pour obtenir des compensations dans le domaine des tarifs locaux et obtenir des compensations dans l'Ouest où vous avez fixé les tarifs les plus élevés que vous ayez fixé pour vos vols. Est-ce une évaluation correcte de ce qui s'est produit?

M. Pratte: Je ne suis pas d'accord avec vous, parce que nos vols de l'Atlantique nord ont encore indiqué un profit tandis que le reste de nos opérations ont indiqué une perte.

M. Deachman: S'il en est ainsi, et que vous ayez constaté que, en réduisant le prix des billets comme vous l'avez fait dans la région de l'Atlantique comme vous l'avez fait pour le service de traversier, cela a augmenté le trafic et vous avez réalisé un profit, pourquoi et comment avez-vous décidé d'augmenter de 43c. le prix des billets dans la région de l'Ouest? Quelles ont été les raisons qui ont motivé ce changement dans le prix des billets?

M. Baldwin: Je pense que le problème fondamental, monsieur Deachman, c'est que le trafic accru dans la région de l'Atlantique n'a pas amélioré nos profits. En fait, notre revenu a diminué. Il indiquait toujours un

[Text]

showed a profit but it did not improve in spite of the increased traffic.

To go back to your earlier questions, and I am sorry if my answer was unsatisfactory, I cannot talk about a reduction in fares because what was introduced was something that was completely new. It was a group 80 fare and it was at the peak season, \$236. This is the Montreal to London fare, and in the off season it is \$165. We found that while traffic drew well last year—and this is not just a phenomenon of fares; it was a phenomenon of traffic in the North Atlantic generally last year regardless of fares, we found that this type of movement, added to the standard traffic we had, brought a yield reduction, that is a unit reduction, in our Atlantic returns of well over 10 per cent in yield. So in fact our position deteriorated in spite of the increased traffic, but it still showed a profit.

Mr. Deachman: I have a little time left, Mr. Chairman.

The Chairman: I will allow you one more question.

Mr. Deachman: I want to ask a question or two here about the effect of the 747 service between Toronto and Vancouver on the frequency of flights between Vancouver and eastern Canada, and I want to incorporate in that both flights from Vancouver to Toronto and flights from Vancouver to Ottawa, because you will know that the very comfortable and very convenient 900 flight out of Vancouver, stopping for about a 20-minute refuelling stop at Winnipeg and then into Ottawa has been taken off. Similarly flight 905, which used to go out of Ottawa in the late afternoon and take you very quickly into Vancouver with a short fuel stop in Winnipeg has gone off.

Both those flights went off almost simultaneously with the introduction of the 747 flight. The passenger who formerly had that convenience, a member of Parliament, for instance, travelling to the west, and many travelled on it, had that convenience removed and now he must go through Toronto, make a transfer at Toronto, wait over his time to get on the flight to Ottawa, take a *Viscount* or a *Vanguard* and go on up to Ottawa. That is the service you have now compared with the service you had.

At the same time, Canadian Pacific now has a flight which takes you into Toronto for a brief stop and then on to Vancouver without getting off the aircraft and brings you back roughly the same way, through Toronto and back into Ottawa.

In effect, sir, what has happened with the 747 is that the service in respect of the member of Parliament, for instance, or anyone else who wants to reach the capital of the country from Vancouver, has been downgraded in point of convenience of flight times and convenience of service over what it formerly was.

• 2145

My question to you is, to what extent have you taken services off the Vancouver to Eastern Canada runs in order to pad up the service on the 747 and to reduce the frequency of flights out of Vancouver?

Mr. Baldwin: Basic frequencies are remaining the same, but some of the flights in which you may be

[Interpretation]

profit, mais il ne s'est pas amélioré malgré l'augmentation du trafic.

Pour en revenir à vos premières questions, et je m'excuse si ma réponse n'a pas été satisfaisante, je ne peux parler d'une réduction dans le prix des billets, car ce qui a été appliqué était quelque chose de tout à fait nouveau. Il s'agissait du prix des billets pour un groupe de 80, et c'était à la saison de pointe, \$236. C'est le prix du billet Montréal-Londres, et hors saison, il est de \$165. Nous avons constaté que, tandis que le trafic était rentable l'année dernière, et cela n'était pas attribuable qu'au prix des billets, il s'agissait de l'augmentation du trafic dans la région de l'Atlantique-Nord l'année dernière, sans tenir compte du prix des billets, nous avons constaté que ce genre de mouvement, ajouté au trafic normal a causé une diminution du revenu de l'ordre de 10 p. 100. En fait, la situation s'est donc détériorée malgré l'augmentation du trafic, mais elle montrait encore un profit.

M. Deachman: Il me reste encore un peu de temps, monsieur le président.

Le président: Je vous permettrai une autre question.

M. Deachman: Je veux poser une ou deux questions au sujet des conséquences du service 747 entre Toronto et Vancouver sur la fréquence des vols entre Vancouver et le Canada de l'est, y compris les vols de Vancouver à Toronto et ceux de Vancouver à Ottawa, car vous apprendrez que le vol n° 900, de Vancouver (avec un arrêt de 20 minutes, à Winnipeg, pour faire le plein) à Ottawa, a été supprimé. Il en est de même pour le vol n° 905, d'Ottawa à Vancouver.

Ces deux vols ont été supprimés presque simultanément, lors de la mise en service du 747. Les passagers qui jouissaient de cet avantage, un député, par exemple, voyageant vers l'ouest, s'est vu priver de cet avantage. Il doit maintenant voyager par Toronto, y transférer et attendre le vol à destination d'Ottawa, et voyager à bord d'un *Viscount* ou d'un *Vanguard*. C'est le service que vous avez maintenant, comparé à celui que vous aviez déjà.

En même temps, le Canadien Pacifique a maintenant un vol qui vous amène à Toronto, où il y a un bref arrêt, puis à Vancouver, sans descendre d'avion, et qui vous ramène ensuite à Ottawa de la même façon, en passant par Toronto.

En fait, monsieur, ce qui s'est produit avec le 747, c'est que le service, quant au député, par exemple, ou tout autre personne qui veut se rendre dans la capitale du pays, à partir de Vancouver, s'est vu priver des avantages du vol et de ceux du service, tels qu'ils étaient auparavant.

Ma question est la suivante, jusqu'à quel point avez-vous éliminé les services de Vancouver vers l'est du Canada afin de rembourser le service du 747 et de réduire la fréquence des vols hors de Vancouver?

M. Baldwin: La fréquence fondamentale est demeurée la même, mais certains des vols qui pourraient vous

[Texte]

interested are not starting until the first week of June. There will be, for example, a through DC-9 from Vancouver to Ottawa, and you can stay on the same aircraft commencing in the first week of June.

Basically our objective has been to maintain the same level of frequency, even though we may move gradually to larger aircraft.

Mr. Pratte: I would like to make a personal observation. I am not satisfied with the service that we are giving to the capital of Canada.

Mr. Deachman: I am not either.

Mr. Pratte: I have asked the marketing people and the scheduling people to come up with some proposal that will improve the service.

Mr. Deachman: You realize that current at the moment, from the standpoint of a member of Parliament, Canadian Pacific offers a more convenient flight to the western—to Vancouver now than does Air Canada, and for the first time in years and years—I am taking Canadian Pacific to the West Coast next week. Normally I would have taken the DC-9 flight but...

An hon. Member: Shame on you.

The Chairman: Order, please.

Mr. Deachman: Well, it has a head office in Vancouver.

The Chairman: I allowed you one question, I did not allow you a speech. Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: I have not been collaborating with Senator Cameron, Mr. Chairman. There are a number of points that are perhaps unrelated, in some instances, but not in others, inasmuch as they deal with complaints of the travelling public that have been mentioned this evening, complaints that one has over the desk.

First of all, I would like to put—I have made a number of specific complaints to Mr. Baldwin in this regard, and I will not take the time of the Committee to deal with those because I presume that I will be getting a reply in due course.

First, I would like to direct a question to Mr. Baldwin rather than to Mr. Pratte. The question is this. At various airports at which Air Canada has a desk, are there specific instructions given out to the various employees as to what passengers do about baggage and other routine matters?

Mr. Baldwin: Yes. The answer is yes.

Mr. Nesbitt: I see the answer is yes, but are there any means of making sure that these rules and regulations are in fact carried out?

Mr. Baldwin: We have supervisory personnel at the airports for monitoring purposes.

Mr. Nesbitt: Mr. Baldwin, without going into the details which I have already sent to you in writing, it has been my experience, and I gather from some others, that when things do not go as well as they should, when you have overcrowding or a crowd of flights, and special

[Interprétation]

intéresser ne commence pas avant la première semaine de juin. Il y aura, par exemple, un vol de Vancouver à Ottawa d'un DC-9, et vous pouvez demeurer dans la même avion à partir de la première semaine de juin.

Fondamentalement, notre objectif a été toujours de maintenir le même niveau de fréquence même si nous passons à des avions plus longs.

M. Pratte: J'aimerais faire une observation personnelle. Je ne suis pas satisfait du service que nous donnons à la capitale du Canada.

M. Deachman: Moi non plus.

M. Pratte: J'ai demandé au personne de la mise en marché au personne chargée des horaires de nous apporter une certaine proposition pour améliorer le service.

M. Deachman: Vous vous rendez compte en ce moment, du point de vue d'un député, que le Canadien pacifique offre un meilleur service vers l'ouest—que Vancouver présentement en ce qui concerne Air Canada, et pour la première d'année en année—je me servirai du Canadien pacifique vers la côte ouest la semaine prochaine. Normalement j'aurais pris le vol DC-9 mais...

Une voix: Honte!

Le président: A l'ordre.

M. Deachman: Eh bien, elle a son bureau chef à Vancouver.

Le président: J'ai permis une seule question, n'êtes-vous pas en train de faire un discours. Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Je n'ai pas collaborer avec le sénateur Cameron, monsieur le président. Il y a peut-être un certain nombre de questions qui n'ont aucun rapport, dans certains cas, mais dans d'autres, en ce qui concerne les plaintes du public à voyageur qui ont été mentionnées ce soir, les plaintes que nous trouvons sur notre bureau.

D'abord, j'aimerais dire—j'ai fait un certain nombre de plainte à Monsieur Baldwin à ce sujet, et je ne prendrai pas le temps du Comité pour en parler parce que je suppose que j'en aurai la réponse en temps et lieu.

D'abord, j'aimerais poser une question à Monsieur Baldwin plutôt qu'à Monsieur Pratte. La question est la suivante. A différents aéroports où Air Canada a un pupitre, est-ce que des directives définies sont données aux différents employés à l'égard de ce que les voyageurs doivent faire pour leur bagage?

M. Baldwin: Oui. La réponse est oui.

M. Nesbitt: Je vois que la réponse est affirmative, mais y a-t-il d'autres moyens de s'assurer que ces règlements sont mis en œuvre en fait?

M. Baldwin: Nous avons un personnel de surveillance aux aéroports aux fins de contrôle.

M. Nesbitt: Monsieur Baldwin, sans entrer dans les détails que j'ai déjà mentionné par écrit, selon mon expérience, et je suppose seul d'autres, que lorsque les choses ne marchent pas si bien qu'elles devraient l'être, lorsque vous avez trop de voyageurs ou une foule de vols, et les longues fins de semaine et ainsi de suite, de la mauvaise

[Text]

weekends and the like, the bad weather, it is often very difficult to find any supervisory personnel.

I have found it here in Ottawa, and I have found it in Miami airport, not to Ottawa incidentally, but these others and the supervisor is not available, and no reason is given.

I was wondering if some steps could be taken to check that at least somebody would appear to be in charge and is available when passengers have complaints.

Mr. Baldwin: This is a valid comment, and if at any point we are not providing adequate supervision of the service being provided, we should take steps to do this. I have noted your comment with regard to the situation at Ottawa and Miami for further investigation.

Mr. Nesbitt: I was wondering if you could tell us—the employees of Air Canada are rather loathe to do so, I find—what are the priorities given to passengers who are on the stand-by list? I gather that students who are travelling at reduced fares have the lowest of the priorities. But what are the priorities vis-à-vis stand-by passengers, for instance where there are cases where there is death or illness? Do they have a top priority, or do people who are government officials have any priority? Could you give us some idea of what these are?

Mr. Baldwin: The full-fare stand-by has priority over the reduced-rate stand-by under any consideration. But there is reasonable discretion left to the local district staff in interpretation of priorities beyond that point.

Certainly, if you have a compassionate case, the passenger agent is expected to take that into consideration in dealing with the group of stand-bys she or he may have to deal with. First come first served is normally a rule that is followed, but we may also take into consideration such questions as length of flight and connections to be made and ultimate destination. So I could not give you a hard and fast answer.

You have to leave some discretion to the local agent as to what is considered the wisest, most helpful and best service to the public.

Mr. Nesbitt: I see. There is a question I am rather curious about, the question of serving meals and food on aircraft. I am not going into the question of the increased price of drinks on board...

Mr. McGrath: Why not?

• 2150

Mr. Nesbitt: We will get to that later, Mr. McGrath. But the food question. I would take it that the sort of institution of having elaborate meals on aircraft comes from the old days of when elaborate meals were once served on ocean liners and trains. The latter would be prior to World War I, I should think, but in any event, Air Canada has tried to keep up the tradition, particularly for first-class passengers and on long flights. Has any investigation been made into the question of whether passengers really want to get constantly stuffed with food

[Interpretation]

température, et il est souvent très difficile de trouver du personnel de surveillance.

Je m'en suis aperçu ici à Ottawa, et j'ai trouvé la même chose à l'aéroport de Miami, non pas vers Ottawa incidemment, mais ces autres personnes et le surveillant n'étaient pas disponibles et aucune raison n'a été donnée.

Je me demandais si certaines mesures pourraient être prises pour régler cette situation de sorte qu'une certaine personne paraîtra en charge et disponible aux voyageurs qui auraient des plaintes.

M. Baldwin: C'est un commentaire valable et si en aucun temps nous ne fournissons pas la surveillance nécessaire au service, nous devrions prendre des mesures pour le faire. J'ai noté vos commentaires au sujet de la situation à Ottawa et à Miami afin d'y faire enquête.

M. Nesbitt: Je me demandais si vous pourriez nous dire—les employés d'Air Canada sont plutôt réticents à l'affaire, je constate—quelles sont les priorités données aux voyageurs qui sont sur listes d'attentes? Je suppose que les étudiants qui voyagent à des taux réduits ont la priorité la plus inférieure. Mais quelles sont les priorités à l'égard des passagers sur la liste d'attente, par exemple où il y a des cas de maladie ou de mort? Obtiennent-ils la priorité supérieure ou est-ce que les gens qui sont les fonctionnaires du gouvernement ont une haute priorité? Pourriez-vous nous en donner une idée de ce qui se passe?

M. Baldwin: Les passagers à plein tarif sur la liste d'attente ont priorité sur ceux qui attendent à tour réduit. Mais il y a une certaine discrétion raisonnable qui appartient au personnel d'industrie pour interprétation des priorités au-delà de ce point.

Certainement, si vous avez un cas de sympathie, notre agent voyageur doit le prendre en considération à l'égard du groupe des personnes à l'attente qu'il ou elle doit traiter. Premier arrivé, premier servi, est ordinairement le règlement qu'on suit. Mais nous pouvons aussi prendre en considération la question telle que la longueur du vol et les accords à faire et la destination finale. Donc je ne puis vous donner une réponse certaine.

Vous devez laisser une certaine discrétion à l'agent local quand ce qu'il considère le service le plus sage, le plus utile et le meilleur au public.

M. Nesbitt: Je vois. Il y a une question qui m'est très curieuse, la question de servir des repas et des aliments sur un avion. Je n'entreprends la question des prix

M. McGrath: Pourquoi pas? accrus des boissons à bord...

M. Nesbitt: Nous irons à cela un peu plus tard, Monsieur McGrath. Mais la question de l'alimentation. Je pense que la pratique d'avoir des mets élaborés sur les avions provient des vieux jours où des mets élaborés étaient servis sur les navires transatlantiques et les trains. Dans les trains cela remonterait à une période avant la première guerre mondiale, je pense, mais en tout cas Air Canada a essayé de maintenir la tradition, particulièrement pour les passagers de première classe et sur les longs vols. A-t-on fait une enquête sur la question de

[Texte]

on relatively short flights? I refer to a flight in the morning; flight 400 is the one I normally take from Toronto to Ottawa. The minute you get on board, you get presented—just as quickly as the poor stewardesses can get them out—a tray full of food, usually a rather nauseous mess that goes under the name of scrambled eggs, in a relatively short length of time. Apart from possibly the amusing aspects of it, Mr. Rowland, the fact is that this must entail the services of at least one or two extra stewardesses on board, and the length of time you have I presume is quite a problem. Most passengers that I have talked to feel they really do not want the meal; they would just as soon get something either at home before they leave or in Ottawa when they get here. Can you give me an estimate of the cost of providing these meals and the extra services—not only in food costs but in providing them?

Mr. Baldwin: The first question, starting from the back end of your comment, was that this would not affect the stewardess complement on a flight. This is established in relation to aircraft type. We would not put an extra stewardess on because we are serving a meal or not serving a meal.

On the long-haul flights we do attempt to provide good cabin service in terms of the availability of food and drink. I hope the standard is somewhat better than your comment would indicate. On the short-haul flights, we are confronted with an extremely difficult dilemma in that we appear to be dealing with three types of passenger on the short-haul flights—maybe four, certainly three, the three being the type of passenger—and this will depend, of course, on the time of day—the type of passenger who wants a drink but does not want any food—this is on the short-haul flight—the type of passenger who wants food but does not want a drink, or the type of passenger who is not anxious to have both.

It is very difficult to find a complete community of interest in a whole group of passengers. You will find a divergence of interest in regard to this, the net result of which is that through constant surveys of what passenger demand is we try to meet the wishes of the majority. We have found that in some cases a short-haul flight where we thought we could perhaps abolish the food, we have encountered considerable complaint and have had to restore it. Equally, we have found that where we tried to concentrate on serving only the food and cutting out the drinks this caused complaint.

So we do vary the practice from time to time in relation to what we know of passenger demand. The best compromise we have been able to come up with has been to give greater discretion to the senior stewardess or purser on board on the short-haul flights to try and adjust to what the passengers themselves wish to have. For example, we are now trying to provide the drink with the meal instead of separately as we were some months ago.

[Interprétation]

savoir si les passagers veulent réellement se voir continuellement alimenter en nourriture lors de vol relativement bref? Je pense à un vol qui a lieu le matin, le vol 440 est le seul que je prends normalement pour aller de Toronto à Ottawa. Dès que vous montez à bord, on vous présente, aussi vite que les pauvres hôteses peuvent les produire, un plateau plein de nourriture, d'habitude un mélange qui vous donne plutôt la nausée et qui a le nom de œufs battus, dans un temps relativement court. Outre, c'est possible, les aspects amusants de cela, monsieur Rowland, le fait reste que cela entraîne le service de au moins une ou deux hôteses supplémentaires à bord, et la durée que vous avez est je suppose est un véritable problème. La plupart des passagers avec lesquels je parlais pense qu'ils veulent véritablement pas de ce repas; ils préféreraient prendre quelque chose chez eux avant de partir ou à Ottawa lorsqu'ils y arrivent. Pouvez-vous me donner un aperçu du coût qu'entraînent ces repas et les services supplémentaires, non seulement en coût de nourriture, mais également en coût de service?

M. Baldwin: La première question, en partant de la fin de votre commentaire, était que cela n'affecterait pas le supplément d'hôtesse lors d'un vol. Celui-ci est établi en fonction du type d'avion. Nous ne mettons pas des hôteses supplémentaires parce que nous servons un repas ou ne servons pas de repas.

Sur les vols à longue distance, nous essayons de fournir un bon service de cabine en ce qui concerne la nourriture et les boissons. J'espère que le standard est quelque peu meilleur que votre commentaire le semble indiquer. Sur les vols à courte distance, nous sommes en présence d'un dilemme extrêmement difficile en ce sens que nous avons à faire à trois sortes de passager sur ces vols à courte distance, peut-être quatre, en tout cas certainement trois, les trois étant le type de passager—et ceci dépend naturellement de l'heure du jour—le type de passager qui désire une boisson mais ne veut pas de nourriture, que lui aussi se trouve sur un vol à courte distance—le type de passager qui désire de la nourriture mais qui ne veut pas de boisson, ou le type de passager qui désire avoir les deux.

Il est très difficile de trouver une communauté complète d'intérêt dans un groupe de passager. Vous trouverez une divergence d'intérêt en ce qui concerne ceci, le résultat étant que au moyen d'une surveillance constante de ce que les passagers demandent nous essayons de satisfaire les désirs de la majorité. Nous avons trouvé que, dans certains cas, sur un vol à courte distance ou nous pensions que nous pourrions peut-être supprimer la nourriture, il y a eu de nombreuses plaintes et nous avons dû la rétablir. Également, nous avons trouvé que si nous essayons de nous concentrer sur la nourriture seulement et de supprimer les boissons, ceci provoque des plaintes.

Ainsi, nous varions la pratique de temps en temps suivant ce que nous savons de la demande provenant des passagers. Le meilleur compromis que nous avons été capable de réaliser a été de donner à l'hôtesse principale à bord l'heure des vols à courte distance un plus grand pouvoir pour essayer de s'adapter à ce que les passagers eux-mêmes désirent avoir. Par exemple, nous essayons maintenant de fournir les boissons avec le repas au lieu de le faire séparément comme nous le faisons auparavant.

[Text]

Mr. Nesbitt: There is one other question in that regard, Mr. Baldwin. If free food—although I have no doubt it is included in the fare—were not provided to the passengers on some of these flights, but rather sandwiches or something of that nature were provided on short flights at a nominal cost or a reasonable costs, would this reduce air fares on short flights?

Mr. Baldwin: We have moved to the sandwich practise, as you may perhaps have experienced on a number of flights where we serve snacks instead of the other, and we have had a number of complaints as a result of doing that, with the result that we are now trying to look at the possibilities of serving hot snacks instead of sandwiches, and there are still passengers who wish us to return to the full-meal practice on the short flight.

• 2155

In terms of the total cost and the effect on fares, if we were, let us say, to completely abolish all meals on the airline...

Mr. Nesbitt: Other than on the long hauls, like trans-Atlantic routes.

Mr. Baldwin: I am not very good at quick mathematics but I think the effect on the fare would probably be a fraction of 1 per cent.

Mr. Nesbitt: I have one more question. Is there any conflict with respect to co-ordination between the Department of Transport and Air Canada? The reason I ask the question is that while individual examples do not always prove things, they illustrate the point.

Last Saturday, I had occasion to telephone the Air Canada desk at Toronto to get in touch with somebody—it was an emergency matter—and I asked if they could be paged. "No", I was told, "that is not possible". "Is there any way of getting in touch with this passenger? It is an emergency matter." "We could leave the message at the Air Canada desk." "Well, that would be of some help", I said. Then I asked again: "Are you sure there is no way of paging people?" They said there was not and I said, "Well, I am in Toronto Airport at least twice a week and I hear people being paged." "Oh", they said, "that is the Department of Transport." And I said, "Why did you not tell me that in the first place?" "It is not my job to tell you that."

This kind of thing makes people wonder if there is some kind of a slow-down or working to rule going on because it seems quite incredible to me. This happened to me this past Saturday and I was wondering if there was any rule put out that people could not refer questions of that nature to the appropriate source. In this case it was DOT officials, who were very courteous, I might say, when I found out who to get in touch with.

Mr. Baldwin: No, there is no rule to that effect and we would expect the well trained and courteous agent to do her or his best to help in a situation of that sort. We have had many cases where they have done their best to

[Interpretation]

M. Nesbitt: Il y a une autre question à ce sujet, monsieur Baldwin. Si la nourriture gratuite, quoique je n'ai aucun doute qu'elle soit incluse dans le prix—n'était pas fournie au passager lors de certains de ces vols, mais si l'on fournissait sur les vols à courte distance plutôt des sandwiches ou quelque chose de cette nature à un coût nominal ou à un coût raisonnable, est-ce que cela ne réduirait pas les prix du voyage par Air sur les courtes distances?

M. Baldwin: Nous avons adopté la pratique du sandwich, comme vous vous en êtes peut-être rendu compte sur un certain nombre de vol ou nous servons des snacks au lieu d'autre chose, et nous avons eu un certain nombre de plaintes à la suite de cela, avec le résultat que nous essayons maintenant de servir des snacks chauds au lieu de sandwiches, et il y a toujours des passagers qui désirent retourner à la pratique du repas complet lors d'un vol à courte distance.

En termes de coût total et de la conséquence des tarifs, si nous étions, disons, en train d'abandonner complètement tous les repas dans l'avion...

M. Nesbitt: Autres que les mauvaises pitances comme la transatlantique.

M. Baldwin: Je ne suis pas câlé en mathématiques rapides, mais je pense que la conséquence sur le prix serait probablement une fraction de un pour cent.

M. Nesbitt: J'ai une question de plus. Y a-t-il des problèmes en ce qui concerne la coordination entre le ministère des Transports et Air Canada? La raison pour laquelle je pose cette question est que bien que des exemples individuels ne prouvent pas toujours les choses, ils les illustrent.

Samedi dernier, j'ai eu l'occasion de téléphoner à Air Canada à Toronto pour contacter quelqu'un, c'était un cas d'urgence, et j'ai demandé si cela pouvait être noté. «Non, on m'a dit, c'est impossible. Y a-t-il moyen de contacter ce passage? C'est un cas d'urgence». «Nous pouvons laisser le message au bureau d'Air Canada». «Bien, cela serait bon», disais-je. Puis j'ai redemandé: «Êtes-vous sûr qu'il n'y a pas moyen de vérifier les gens»? Ils ont dit qu'il n'y avait pas moyen et j'ai dit, «je suis à l'aéroport de Toronto au moins deux fois par semaine et j'ai entendu que les gens étaient listés». «Oh», ont-ils dit, «c'est le ministère des Transports». Alors j'ai dit: «Pourquoi ne me l'avez-vous pas dit en premier»? «Ce n'est pas mon travail de vous dire cela».

Ce genre de choses fait les gens se demander s'il y a un ralentissement ou une grève du zèle parce qu'il semble que c'est peu croyable. Cela m'est arrivé dernier et je me demande s'il y avait une règle pour que les gens ne puissent pas référer des questions de cette nature à la source appropriée. Dans ce cas c'étaient des fonctionnaires du ministère des Transports qui ont été très courtois, je dois le dire, quand j'ai trouvé qui je devais contacter.

M. Baldwin: Non, il n'y a pas de règle à cet effet et nous nous attendons que les agents bien formés et courtois desservent de leur mieux pour aider dans des situations de cette sorte. Il y a eu bien des cas où ils n'ont pas

[Texte]

get messages through even though there was no paging system or an inadequate method of paging.

The paging rules, incidentally, vary from airport to airport according to the volume of demand and the number of airlines at that particular airport. Where the congestion of the speaker system for this purpose is so great because of the number of airlines, it has been necessary by agreement between all airlines to eliminate paging. At other places, the paging practice may still be maintained because there is adequate time and capacity on the system.

Mr. Nesbitt: It would seem strange to the travelling public that the young lady in question could not have simply referred me to the DOT people.

The Chairman: We have a fairly good day of discussion so I would ask the Committee to agree that we adjourn until next Wednesday at 3.30 p.m.

[Interprétation]

fait de leur mieux pour faire passer les messages même s'il y avait pas de système de service d'appel ou des méthodes inadéquates.

Les règlements des services d'appel varient d'un aéroport à l'autre étant donné le volume des demandes et le nombre des vols de cet aéroport-là. Là où le système des haut-parleurs pour ces choses-là est si gros et est congestionné à cause du nombre des vols, ils a été nécessaire par accord entre toutes les compagnies d'éliminer le service d'appel. A d'autres endroits, cette pratique peut être maintenue parce que cela concorde au temps et à la capacité du système.

M. Nesbitt: Il semble étrange pour les voyageurs que la jeune femme en question n'a pas pu simplement m'indiquer les gens du ministère.

Le président: Nous avons eu une très bonne journée de débat, et c'est pourquoi je demanderais au Comité de se mettre d'accord pour ajourner jusqu'à mercredi prochain à 3 h. 30 de l'après-midi.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Wednesday, May 26, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 14

Le mercredi 26 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport And Communications

Transport et des communications

RESPECTING:

Air Canada Annual Report 1970.

CONCERNANT:

Le rapport annuel de 1970 sur Air Canada.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Benjamin	Godin
Breau	Horner
Crossman	Howe
Deachman	LeBlanc (<i>Laurier</i>)
Forget	Major

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McGrath	Southam
Noble	Thomas (<i>Maisonneuve</i>)
Rochon	Thomas (<i>Moncton</i>)—(20)
Rock	
Skoberg	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. Benjamin, Breau, Crossman, Noble and Thomas (*Moncton*) replaced Messrs. Peters, Duquet, Trudel, Ritchie and McCleave on May 26, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

MM. Benjamin, Breau, Crossman, Noble et Thomas (*Moncton*) remplacent MM. Peters, Duquet, Trudel, Ritchie et McCleave le 26 mai 1971.

ORDER OF REFERENCE

Thursday, May 20, 1971.

Ordered.—That Bill C-246, An Act respecting pilotage, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 20 mai 1971

Il est ordonné.—Que le Bill C-246, Loi concernant le pilotage, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, May 26, 1971.

(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:30 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*) presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Crossman, Deachman, Forget, Horner, Howe, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(16).

Also present: Messrs. Allmand, Bell, Harries, Asselin, Comeau, McNulty, Cadieu, Blair, Hopkins, M.P.'s.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. Earl H. Orser, Vice-President—Finance.

The Committee continued its consideration of the Air Canada Annual Report 1970.

Mr. Pratte answered questions, assisted by Messrs. Baldwin and Orser.

At 4:20 p.m., the division bells having rung, the Committee adjourned to permit the Members to attend in the House. The Committee resumed at 4:50 p.m. The division bells rang again at 4:55 p.m.

At 5:00 p.m., the Committee adjourned until Thursday, May 27, 1971, at 10:00 a.m.

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 26 mai 1971

(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h 30 de l'après-midi. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Breau, Crossman, Deachman, Forget, Horner, Howe, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), (16).

Autres députés présents: MM. Allmand, Bell, Harries, Asselin, Comeau, McNulty, Cadieu, Blair, Hopkins.

Témoins: De la Société Air Canada: MM. Yves Pratte, c.r., président du conseil et directeur général; J.R. Baldwin, président et Earl H. Orser, vice-président—Finance.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de 1970 d'Air Canada.

M. Pratte répond aux questions avec l'aide de MM. Baldwin et Orser.

A 4 h 20 de l'après-midi, au son de la cloche, le Comité suspend ses travaux pour permettre aux députés de se présenter à la Chambre. Le Comité reprend ses travaux à 4 h 50 de l'après-midi. Le son de la cloche se fait entendre de nouveau à 4 h 55 de l'après-midi.

A 5 h 00 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 27 mai 1971, à 10 h 00 du matin.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, May 26, 1971.

• 1530

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum.

This is the continuation of the study of the Air Canada Annual Report for 1970. We have the same witnesses as we had last week, Mr. Pratte and Mr. Baldwin. Mr. Baldwin, would you be kind enough to introduce the other witnesses.

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): Mr. Orser, Mr. Taylor and Mr. Vaughan.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I will start off on a point of order.

We had a steering committee meeting and at that time we agreed on a schedule of meetings for the next four or five weeks. Being a dutiful caucus secretary, I sent out notices to all my caucus indicating this schedule, and asked them to prepare themselves for those various days.

Last evening, I received a notice advising that Thursday, May 27, we have three meetings scheduled on Bill C-246, an Act respecting Pilotage. I have checked with other members of the steering committee and as far as I can find out this change in schedule was not discussed. It has put me in a rather embarrassing position because some of our key people, who are very much concerned with this particular bill, have scheduled other things for tomorrow and they will not be here.

Therefore, I would bring up this point of order that I do not think our schedule should be changed in this fashion without prior consultation with the steering committee. I would also urge that we either go back to our original schedule or reschedule Air Canada again for tomorrow because we had originally a full day of hearings with them and on a Wednesday, we only have one session.

The Chairman: I can tell you Mr. Thomas that we did not have any steering committee but as you know all the work we have in the House, they came to an understanding that the House would not sit tomorrow to give a chance to the committees to sit as often as they can tomorrow. I took it upon myself to schedule the sittings for tomorrow. Of course, it was kind of hard to contact your people if you are away, I do not blame you, because we were not aware that we would have this day for the committees to sit. However, if the Committee feels that after this meeting today we should sit down and reschedule, it is up to the Committee to decide.

Mr. Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, on the point of order, I do not want to quarrel with the fact that we might have consultation to schedule the meetings but Mr. Thomas referred to the meeting that we had. I was at that steering committee meeting to schedule our business. At that time, we agreed only on meetings to study the estimates of the department, the annual reports of the CNR and Air Canada and our special study on the capitalization of the CN.

We did not speak about other references that we might have from the House so he might be partly right in wanting to have consultation to call the meetings but I do not think there is a breach of agreement here between members of the steering committee or the Chairman because

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 26 mai 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons quorum.

Ceci est la continuation de l'étude du rapport annuel d'Air Canada de 1970. Nous avons les mêmes témoins que la semaine dernière, M. Pratte et M. Baldwin. Monsieur Baldwin, auriez-vous l'obligeance de présenter les autres témoins.

M. J. R. Baldwin (président, Air Canada): MM. Orser, Taylor et Vaughan.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je vais commencer par invoquer le Règlement.

Nous avons eu une réunion du comité de direction au cours de laquelle nous nous sommes mis d'accord sur un calendrier des rencontres pour les prochaines quatre ou cinq semaines. En tant que secrétaire en service des rencontres, j'ai avisé tous les participants de la rencontre de ce calendrier et je leur ai demandé de se tenir prêts pour chacune de ces journées.

Hier soir, j'ai reçu l'avis que le jeudi 20 mai, nous avions au programme trois rencontres sur le Bill C-246, loi portant sur le pilotage. J'ai vérifié auprès d'autres membres du comité de direction et d'après ce que j'ai découvert, ce changement d'horaire n'a pas été discuté. J'ai été placé dans une situation plutôt embarrassante, car certains de nos hommes-clé, qui se préoccupent beaucoup de ce bill, sont occupés demain et ils ne seront pas présents.

En conséquence, j'invoque le Règlement. Notre horaire ne devrait être changé de cette façon sans consultation préalable auprès des membres du comité de direction. J'aimerais qu'au plus vite nous retournions à l'horaire original ou reportions Air Canada au programme de demain, car nous avions d'abord complète d'audiences avec eux il n'y a qu'une séance les mercredis.

Le président: Nous n'avons pas, monsieur Thomas, de comité de direction, mais, comme vous le savez, tout le travail que nous avons à la Chambre, on s'est entendu pour que la Chambre ne siège pas demain afin de donner l'occasion aux membres des comités de siéger aussi souvent qu'ils le peuvent demain. J'ai pris l'initiative de porter au programme les séances pour demain. Bien sûr, il a été quelque peu difficile de communiquer avec vous lorsque vous étiez à l'extérieur. Je ne vous le reproche pas, car nous n'étions pas conscients qu'aujourd'hui serait consacré à des séances de comité. Toutefois, si les membres du Comité estiment qu'après la réunion d'aujourd'hui nous devrions siéger et d'inscrire la séance au programme, il revient aux membres du Comité de décider.

Monsieur Breau.

M. Breau: Monsieur le président, au sujet du Règlement, je ne veux pas m'obstiner sur le fait que nous aurions dû faire des consultations lorsque nous avons fait l'horaire des réunions, mais M. Thomas a parlé des réunions que nous avons tenues. J'étais présent à la réunion du comité de direction pour faire l'horaire de ce qui nous occupe. À l'époque, nous ne nous sommes mis d'accord que sur les réunions pour l'étude des prévisions du ministère, des rapports annuels de la Société des chemins de fer nationaux et d'Air Canada et pour l'étude spéciale de la capitalisation du CN.

Nous n'avons pas parlé d'autres renvois que nous aurions pu avoir de la Chambre. Donc, il peut avoir par-

[Text]

there was no agreement at that time that we would not meet to study other references that we would have from the House. At that time when the agreement was reached we did not know that we were going to have this bill before us. It was not even before the House. I just wanted to make it clear that the Chairman is not to be blamed.

The Chairman: Perhaps to clear this point up, the sitting for today was agreed on last Thursday. It was agreed amongst your members, Mr. Thomas, that it would suit the members better to have this meeting on Air Canada on Wednesday instead of Thursday.

Mr. Thomas (Moncton): I take exception with what Mr. Breau said because at the time we had the steering committee meeting the Chairman assured that the Air Canada report would be available and we definitely scheduled hearings on Air Canada's annual report.

• 1535

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, may I just say that I hope we do not create an impression—this is separate from the scheduling of the Committee—that we are rushing the pilotage bill. We agreed to pass it through the House quickly only because it was a technical bill and we felt it should be in committee. I know the Chairman has given us assurance that we will not be rushed, but I do hope that we have plenty of time to go into the details. Although there may not be any large parts of it that are contentious, it has got a lot of angles that we will have to look into.

The Chairman: If the Committee is agreed, we could leave the schedule the way it is. We will start it tomorrow. If the Committee feels that we could change it tomorrow, it is up to the Committee. I am in the hands of the Committee. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Is there some indication that no Air Canada officials will be before us tomorrow for examination?

The Chairman: Mr. Pratte has to be away and so does Mr. Baldwin.

Mr. Skoberg: When will they be available again?

The Chairman: Mr. Pratte.

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Air Canada): I have to be in New York tomorrow. I consider it an important meeting dealing with North Atlantic fares.

Mr. Skoberg: There is no problem in so far as next week.

Mr. Pratte: No problems at all, no problem at all.

The Chairman: Is it agreed?

[Interpretation]

tiellement raison lorsqu'il demande qu'il y ait une consultation pour fixer les réunions, mais je ne crois pas qu'il y ait une violation d'accords ici parmi les membres du comité de direction ou de la part du président, car il n'y avait pas d'accord à l'époque selon lequel il n'y aurait pas de réunions pour étudier d'autres renvois qui nous seraient parvenus de la Chambre. Lorsque l'accord a été conclu, nous ne savions pas que nous aurions à étudier ce bill. Il n'était même pas présenté à la Chambre. Je veux simplement m'assurer qu'il est clair que le président ne doit pas être tenu responsable.

Le président: Pour mettre les choses au clair, on s'était mis d'accord sur la séance d'aujourd'hui jeudi passé. L'accord s'était fait entre les membres et vous, monsieur Thomas qu'il conviendrait mieux aux membres de se réunir au sujet d'Air Canada mercredi plutôt que jeudi.

M. Thomas (Moncton): Je m'oppose à ce qu'a dit M. Breau, parce que lors de la réunion du comité de direction, le président nous a assuré que le rapport d'Air Canada serait disponible et nous avons inscrit à l'horaire les auditions sur le rapport annuel d'Air Canada.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, puis-je dire que j'espère que nous ne donnons pas l'impression—cette remarque ne s'attaque pas au programme des travaux du Comité—d'accepter le bill sur le pilotage à la sauvette. Nous n'avons accepté de l'étudier rapidement à la Chambre que parce qu'il s'agissait d'un bill technique et que nous estimions qu'il devrait être étudié en comité. Je sais que le président nous a assuré que l'étude du bill ne serait pas brusqué, mais j'espère que nous aurons assez de temps pour aller dans les détails. Bien qu'il soit possible qu'aucune partie importante du bill ne soit une source de litiges, il comprend de nombreux aspects qui devront être étudiés.

Le président: Si le Comité y consent, nous pourrions laisser le programme des travaux, tel qu'il est. Nous l'aborderons demain. Si le Comité estime que nous devrions le modifier demain, c'est au Comité de le faire. Je m'en remets à la décision du Comité. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Existe-t-il une raison de croire qu'aucun représentant d'Air Canada ne sera ici demain pour répondre à nos questions?

Le président: MM. Pratte et Baldwin doivent s'absenter.

M. Skoberg: Quand pourront-ils revenir à nouveau?

Le président: Monsieur Pratte.

M. Yves Pratte, C.R. (Président du Conseil et Directeur général, Air Canada): Je dois être à New-York demain. J'estime qu'il s'agit d'une réunion importante au sujet des tarifs de l'Atlantique Nord.

M. Skoberg: Il n'y a pas de problème en ce qui concerne la semaine prochaine.

M. Pratte: Aucun problème.

Le président: Y consentez-vous?

[Texte]

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Howe: ... after the motion that was passed in this Committee some time ago that we go into Western Ontario and study the passenger. I asked you that a couple of weeks ago, and if I ask it in the House the Minister of Transport says, "The Committee is in charge of its own affairs". This report passed the House.

The Chairman: There is nothing stopping you, Mr. Howe, from asking again your question in the House.

Mr. Howe: When are you going to set it up?

The Chairman: I have to have a reference from the House to tell the Committee to work on it.

Mr. Howe: The House accepted the report.

The Chairman: Yes, but I have no reference.

Mr. Howe: Should it not be discussed in the House?

The Chairman: If I were you I would put your question again in the House tomorrow.

Mr. Howe: We are not sitting tomorrow.

The Chairman: Friday.

Mr. Howe: I know Mr. Vaughan over here will be very happy when they open up these passenger trains in Western Ontario.

The Chairman: Mr. Thomas, you are the first man for questioning.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman, unfortunately I was not here at the last meeting. Some of my questions might possibly be repetitious.

The problem facing Air Canada is facing every airline in the world. There is an increase in the volume of passengers but with expenses going up, the increase in revenues is not enough to offset them. They are faced actually with a picture of declining profits. I realize this is general throughout all North American airlines. I note that even though you had an increase of 16 per cent in scheduled passenger miles flown as compared with the year before, you go on later on to point out that if it had not been for the strike in 1969, this picture would have been roughly 1.5 per cent which is a very small increase.

I know you refer here to the business slow down which no doubt had quite a serious effect on passenger traffic but I am wondering if this represents the total answer. In other words, what effect have increased fares had on reducing the passenger miles travelled?

• 1540

Mr. Pratte: I do not suppose certainly that there is any definite answer to that because no one knows what would have happened if you had done something different. Our best brains estimate, for instance, that the last fare increase was going to reduce traffic by something near 1.5 per cent, if I remember correctly. You have to balance the additional money that you need if you want to be a little bit profitable against the money you are not going to have if you do not increase the fares.

[Interprétation]

Des voix: Oui.

M. Howe: ... après que le Comité ait voté il y a quelque temps une motion pour nous rendre dans l'Ouest de l'Ontario afin d'étudier les trains de passagers. Je vous ai posé cette question il y a quelques semaines déjà, et si je la pose à la Chambre, le ministre des Transports réplique: «Le Comité est responsable de ses propres affaires». Ce rapport a été accepté par la Chambre.

Le président: Monsieur Howe, rien ne vous empêche de poser cette question à nouveau à la Chambre.

M. Howe: Quand allez-vous l'organiser?

Le président: Je dois recevoir un mandat de la Chambre avant de dire au Comité d'y travailler.

M. Howe: La Chambre a accepté le rapport.

Le président: Oui, mais je n'ai pas de mandat.

M. Howe: Ne devrait-il pas faire l'objet d'une discussion à la Chambre?

Le président: Si j'étais à votre place, je poserais de nouveau cette question demain à la Chambre.

M. Howe: La Chambre ne siège pas demain.

Le président: Vendredi.

M. Howe: Je sais que M. Vaughan sera très heureux d'avoir dépensé tous ces millions lorsqu'ils mettront en opération ces trains de passagers dans l'Ouest de l'Ontario.

Le président: Monsieur Thomas, vous êtes le premier sur la liste de ceux qui veulent poser des questions.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Malheureusement je n'ai pas assisté à la dernière réunion. Quelques-unes de mes questions pourraient possiblement être des répétitions.

Le problème auquel doit faire face Air Canada est commun à toutes les lignes aériennes du monde. Il y a une augmentation du nombre de passagers, mais l'augmentation des dépenses est telle que l'augmentation des revenus ne réussit pas à les compenser. A l'heure actuelle, ils doivent faire face à des profits qui diminuent sans cesse. Je me rends compte que ce problème est généralisé dans toutes les lignes aériennes de l'Amérique du Nord. Je prends note que bien qu'il y ait une augmentation de 16 p. 100 des milles-passagers réguliers par rapport à l'année précédente, vous soulignez plus loin que s'il n'avait pas été de la grève de 1969, cette augmentation aurait atteint environ 1.5 p. 100, ce qui est très peu.

Je sais que vous faites allusion au ralentissement des affaires qui a sans aucun doute eu un effet important sur

le trafic passager, mais je me demande si ceci représente la véritable réponse. En d'autres termes, quel effet a eu l'augmentation des tarifs sur la réduction des milles-passager?

M. Pratte: Je ne crois pas qu'il y ait de réponse précise à cela, parce que personne ne sait ce qu'il serait arrivé si vous aviez fait autre chose. Nos meilleurs estiment par exemple, que la dernière augmentation de tarifs devait réduire le trafic d'environ 1.5 p. 100, si je me souviens bien. Il vous faut équilibrer l'argent supplémentaire dont vous avez besoin contre l'argent que vous n'aurez pas si vous n'augmentez pas les tarifs, si vous voulez réaliser un profit.

[Text]

Mr. Turner (London East): Are we not getting back to the basic factor of economic life—the law of diminishing returns. In other words, the old chicken and egg argument. Which comes first? Is the position right at this time to ask for fare increases? I noticed an editorial in the *Christian Science Monitor* not too long ago, entitled "Air Fares Go Aloft" and they say that there is considerable uncertainty about just how much good the fare raise will do for the industry's profit and loss columns. Increased fares on any mode of transport incur a certain percentage of passenger loss. Add to that, the uncertainty as to when the airline traffic curve, already flattened by a slack economy, will start to recover. This is the other side of the coin. Do you feel confident that the airline has taken the right step in increasing fares or will the loss of passengers and loss of revenue more than offset what you are getting back in fares?

Mr. Pratte: I think I could say this that we have no evidence, so far, that we have taken the wrong decision.

Mr. Turner (London East): Even in the light of declining passengers?

Mr. Pratte: That is right. Certainly it would have been much easier for us not to increase the fares. There is just no question about that.

Mr. Thomas (Moncton): I notice on page 4 of your report, you make the statement:

Introduction of lower fares had a limiting effect on revenue growth.

The disturbing feature in it is that, I am wondering if you are adopting two opposite policies here when you consider domestic air traffic on one hand and international air traffic on the other. You go on on page 4 to say:

The impact of increased North American passenger fares was offset by greater use of discounted fares and by lower Atlantic rates implemented in April, 1970.

To me, this seems to indicate that the domestic traveller is subsidizing the international one.

Mr. Pratte: Just on that point, this is not so. As we mentioned to the members of the Committee on Thursday, our North Atlantic operations do, in effect, subsidize our North American or domestic operations.

Mr. Thomas (Moncton): How do they subsidize them?

Mr. Pratte: We make money on our North Atlantic operations to a greater degree than we make money on our North American operations.

Mr. Thomas (Moncton): In one place in your report, you talk about the unrealistic domestic and international fare structures. Are you, in effect, saying here that we are going to continue to increase the domestic fares and we will continue to decrease the international?

Mr. Pratte: No, I think that what is meant by that is two things. The domestic fare structure is in theory unrealistic because it does not relate closely enough to costs. The North Atlantic fare structure is unrealistic because it does not appeal to the whole of the market. We are just catering to one segment of the market on the North Atlantic. This is the part of it we will have to try to solve within the international association.

[Interpretation]

M. Turner (London Est): Cela ne revient-il pas au facteur de base de la vie économique, la Loi de rendement non proportionnel. En d'autres mots, l'argument de la poule et de l'œuf. Lequel vient en premier. Est-il sage de demander une augmentation tarifaire en ce moment? J'ai remarqué récemment dans le *Christian Science Monitor* un éditorial intitulé «Air fares go Aloft». Dans l'article, il était dit qu'il n'est pas certain qu'une augmentation tarifaire serait rentable pour les industries. Toute augmentation tarifaire, peu importe le moyen de transport, amène une diminution du pourcentage des voyageurs. Il y a aussi le fait qu'on ne sait pas au juste quand la courbe du trafic aérien, déjà baissée par une faible économie, commencera à remonter. Croyez-vous que la compagnie aérienne a bien fait de hausser ses tarifs ou la diminution des voyageurs et des recettes compensera-t-elle les recettes tarifaires?

M. Pratte: Je crois que je peux dire ceci, il n'y a pas de preuve, jusqu'ici, que nous ayons pris une mauvaise décision.

M. Turner (London Est): Même à la lumière d'un nombre toujours diminuant de voyageurs?

M. Pratte: C'est exact. Il aurait certainement été plus facile pour nous de ne pas hausser les tarifs. Il n'y a pas de toute à ce sujet.

M. Thomas (Moncton): Je vois à la page 4 de votre mémoire, la déclaration suivante:

La diminution des tarifs a limité l'augmentation des recettes.

Voici ce qui m'inquiète: je me demande si vous n'adoptez pas deux politiques opposées lorsque vous comparez le tarif aérien national d'un côté et le trafic international d'un autre côté. Vous dites de plus à la page 4:

L'impact de l'augmentation tarifaire des envolées Nord-américaines, compensée par l'emploi de plus en plus fréquent des tarifs escomptés et par le taux plus bas dans la région de l'Atlantique depuis le mois d'avril 1970.

Il me semble ici que le voyageur domestique subventionne le voyageur international.

M. Pratte: A ce sujet, ce n'est pas tout à fait exact. Comme nous l'avons dit aux membres du Comité jeudi dernier, nos services nord-atlantiques subventionnent effectivement, les services nord-américains ou domestiques.

M. Thomas (Moncton): Comment les subventionnent-ils?

M. Pratte: Nous enregistrons plus de profit avec nos services nord-atlantiques qu'avec nos services nord-américains.

M. Thomas (Moncton): Dans votre mémoire, vous parlez des structures tarifaires irréalistes pour les voyages domestiques et internationaux. Dites-vous, en effet, que nous allons continuer à hausser les tarifs domestiques et à continuer de diminuer les tarifs internationaux?

M. Pratte: Non, je crois que nous voulions dire que la structure tarifaire de nos services domestiques était en théorie irréaliste, parce qu'elle n'établissait pas de rapports assez étroits avec les coûts. La structure tarifaire des services nord-atlantiques est irréaliste, parce qu'elle n'attire pas tout le marché. Nous desservons seulement une partie du marché avec nos services nord-atlantiques. C'est ce que nous essaierons de résoudre par l'intermédiaire de l'association internationale.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): You are faced with the problem of how far can you go in the domestic market before you drive people away. How far can you continue to raise fares and decrease services? I know you are all right in captive markets where there is no competition and possibly in long hauls because of the nature of your business. It seems to me, as someone connected with private businesses, that there must be a point where you have to consider the effect that your fare rates are going to have on your customer potential.

Mr. Pratte: Quite unquestionably, there is a point where there is a law of diminishing returns in effect.

Mr. Thomas (Moncton): You do not think you are there yet?

Mr. Pratte: I am not saying we are not there yet. We have no evidence that the last fare increases had that effect. Certainly, at one point, it will no longer be financially profitable to increase fares. There is just no question about that. The fare increase of August 5 was basically an attempt to relate our fare structure much more closely to our costs. As I explained to the Committee the other day, basically our costs are comprised of two components. One is the fixed portion, the terminal ground costs which are incurred irrespective of the duration of the flight or length of the flight.

• 1545

The Chairman: Would it be too much to ask you to talk a little louder? Some of the members are having a hard time hearing you?

Mr. Pratte: The second is the variable portion which is directly related to the length of the flight. Our fixed portion, terminal ground costs, is in the area of between \$20 and \$23. Our fare structure allows for a fixed portion of \$12. This is basically the difficulty that I suppose all carriers with the kind of rate structure that we have are up against.

Mr. Thomas (Moncton): Later on in your report, Mr. Pratte, on page 12, you refer to the rate structure of the organization in 1970. Incidentally, as I understand it, this restructuring was in a sense a decentralization of services with the object of giving better service and with more emphasis on marketing. You say the airline will upgrade the quality of customer services by improving schedule convenience in-flight and ground services.

I am wondering, Mr. Pratte, where along the line you got off on the wrong track. I do not think I am being unfair or being too critical when I say that certainly since the reorganization—and I do not say it is the fault of the reorganization—there has been no improvement in schedule and certainly there has been no improvement in in-flight services. You have raised the price of drinks for one thing. There was a 50 per cent increase. I do not know how you can justify it. Just what has happened to your original plan by this structural re-organization to give the customer better service? I would be inclined to say the service has deteriorated.

Mr. Pratte: Some people may say that. Others may feel differently.

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Vous faites face au problème suivant: jusqu'où pouvez-vous aller dans le marché domestique avant d'éloigner la clientèle. Jusqu'à quel point pouvez-vous continuer de hausser les tarifs et de diminuer les services? Je sais que vous êtes dans une bonne situation pour ce qui a trait au marché où il n'y a pas de concurrence et peut-être même dans les longs trajets, étant donné la nature même de vos affaires. Il me semble, en tant que personne reliée aux entreprises privées, qu'il vous faudrait tenir compte de l'effet qu'auront vos tarifs sur votre clientèle possible.

M. Pratte: La chose ne fait aucun doute. A un certain moment, il faut tenir compte de la loi du rendement non proportionnel.

M. Thomas (Moncton): Vous ne croyez pas avoir encore atteint ce point?

M. Pratte: Je ne dis pas cela. Je dis simplement que nous n'avons pas encore de preuve. Certainement, à un moment donné, ce ne sera plus rentable d'augmenter les tarifs. Il n'y a pas de doute là-dessus. L'augmentation de nos tarifs le 15 août a été à la base une tentative de remporter dans une structure de prix plus près de nos coûts. Comme je l'ai expliqué au Comité l'autre jour, fondamentalement, nos coûts comprennent deux éléments. Un est la partie fixe, le coût des installations terminales qui doivent être payées sans tenir compte de la durée du vol ou de la longueur du vol.

Le président: Serait-il trop vous demander de parler un peu plus fort? Certains des membres ont de la difficulté à vous entendre?

M. Pratte: La seconde est la portion variable qui est directement liée à la longueur du vol. Notre portion fixe, le coût des installations terminales est aux alentours de \$20 à \$23. Notre structure du tarif nous permet une portion fixe de \$12. Ceci est fondamentalement le problème qu'envisagent tous les transporteurs dont la structure depuis est la même que la nôtre.

M. Thomas (Moncton): Plus loin dans votre rapport, monsieur Pratte, à la page 12, vous parlez d'une structure de prix de l'organisation en 1970. Incidemment, si je comprends bien, cette structure a été dans un certain sens une décentralisation des services en vue de donner un meilleur service et plus d'importance à la mise en marché. Vous dites que le service d'aviation améliorera la qualité des services aux voyageurs en améliorant la disponibilité d'horaires en vol et au terrain.

Je me demande, monsieur Pratte, où le long de la ligne vous avez fait fausse route. Je ne crois pas être injuste ou trop critique parce que je dis que, depuis la réorganisation—et je ne dis pas que c'est une faute de la réorganisation—il n'y a eu aucune amélioration dans les horaires et certainement il n'y a eu aucune amélioration dans les services en vol. Vous avez augmenté le prix de la boisson pour n'en mentionner qu'une. La hausse a été de 50 p. 100. Je ne sais comment vous pouvez la justifier. Qu'est-ce qui est arrivé à votre plan d'origine fondée sur cette réorganisation structurelle qui allait donner un meilleur service aux voyageurs? Je serais prêt à dire que le service s'est détérioré.

M. Pratte: Certains pourraient le dire. D'autres peuvent le penser différemment...

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): Have you found any yet?

Mr. Pratte: Yes. As a matter of fact, proportionately we get a greater number of letters of commendation than we used to get before.

Now, it is true that in certain areas people have complained about our scheduling and we are certainly looking at it because some of the complaints are justified. At the same time that we have tried to do that, we have tried to run a tighter ship.

It is relatively easy to run several flights a day between two points but one has to determine whether the traffic basically justifies it. In certain cases, you have to have a number of flights just because the community needs air services. Another problem that we face is that schedules are prepared a long time in advance and one has to keep in mind that the new structure came into being only last May and in effect, at that point in time, the schedules for the summer and for the winter were all prepared and ready. We made few changes, maybe not enough. I am not here to say that we, management, are all satisfied and happy with the kind of service we are giving. I told the members of the Committee that we want to improve the service to Ottawa. I think it is our basic obligation to do that and we are going to do that. We have had, as you know, to face a number of very serious economic problems and we have had to face some problems that have taken a lot of our time in respect to aircraft procurement ever since the Rolls Royce debacle early in February. We can schedule aircraft only on the basis of what we have and what we can hope to have. We have tried to tailor our capacity to our projected growth of traffic. It is quite clear that the growth of traffic as we have now is not what it was expected to be several years ago. Therefore, we have done certain things to try not to under-utilize our aircraft very substantially. This year, in spite of the introduction of the *Jumbo* jets, our capacity will be over that of 1970 by about only 4 per cent.

• 1550

This is not done easily and I am not here to tell you that I am entirely happy with everything that has been done but we have done just as much as I think could be done in the time at our disposal. We certainly are very determined to improve the marketing side of the business and the customer side of the business without, at the same time, lowering the standards in terms of technical excellence which has made the reputation of Air Canada.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I was interested in a statement that was attributed to Mr. Pratte early in 1970.

In this statement—you can correct me if it is not a true quotation—he says:

In the past, when we needed higher profits, the tendency was to increase the load factor keeping down frequency to be sure each plane was well filled.

That increased profits but it did not provide service. Air Canada already has a higher load factor than most other North American airlines and that is not good. People just will not line up like tin soldiers any more. There has been a reduction in the frequency of larger planes it is true and possibly no great increase in loads carried but certainly a reduction in frequency of services. It seems that what you

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): En avez-vous trouvé jusqu'ici?

M. Pratte: Oui, comme question de faits, en proportion nous tenons un plus grand nombre de lettres d'approbation que nous en recevions auparavant.

Maintenant, il est vrai que, dans certains domaines, les gens se sont plaints au sujet de nos horaires et nous les examinons de très près parce que certaines de ces plaintes étaient justifiées. En même temps que nous avons essayé de faire cela, nous avons essayé de mener une organisation plus serrée.

Il est assez facile d'avoir plusieurs vols par jour entre deux points, mais on doit déterminer si le trafic de base le justifie. Dans certains cas, vous avez un nombre de vols tout simplement parce que la communauté a besoin de services aériens. Un autre problème que nous avons envisagé est que les horaires sont préparés longtemps d'avance et on doit se souvenir qu'une nouvelle structure n'a été établie qu'en mai dernier et en fait, à cette époque, les horaires d'été et d'hiver étaient déjà préparés et prêts. Nous avons effectué certains changements. Mais peut-être pas assez. Je ne suis pas ici pour dire que nous de la gestion, nous sommes tout à fait satisfaits et heureux du genre de service que nous vous donnons. J'ai dit aux membres du Comité que nous voulons augmenter le service vers Ottawa. Je crois que c'est une obligation de base de le faire et nous allons le faire. Nous avons eu, comme vous le savez, à faire face à un nombre très grave de problèmes économiques et nous avons aussi eu à envisager certains problèmes qui ont pris beaucoup de notre temps à l'égard de l'approvisionnement d'avions depuis la débâcle de Rolls Royce au début de février. Nous ne pouvons établir des horaires pour les avions qu'en autant que nous en avons et de ceux que nous espérons avoir. Nous avons essayé de tailler notre capacité à la mesure de notre accroissement de trafic projeté. Il est évident que l'augmentation actuelle de la circulation n'est pas ce à quoi on s'attendait il y a quelques années. Donc, nous avons fait

certaines choses afin d'essayer de ne pas utiliser nos avions, autant que possible, au-dessous de leur capacité. Cette année, en dépit de l'utilisation des Boeing 747, notre capacité excédera celle de 1970 par environ 4 p. 100 seulement.

Il n'est pas facile d'en arriver là, et je ne suis pas ici pour vous dire que je suis parfaitement content de tout ce qui a été fait, mais je pense que nous avons fait tout ce que nous aurions pu réaliser dans le délai dont nous disposons. Nous sommes certainement fermement déterminés d'améliorer le secteur de la mise en marché ainsi que le secteur ayant trait au consommateur sans pour autant, réduire les normes à l'égard de la qualité technique sur laquelle se fonde la réputation de la compagnie Air Canada.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, M. pPratte aurait fait une déclaration au début de 1970 178 m'intéresse.

Dans cette déclaration—veuillez me corriger si ma citation n'est pas exacte—il dit:

Dans le passé, lorsque nous avions besoin de bénéfices plus élevés, la tendance était d'accroître le facteur de chargement et d'éviter d'accroître la fréquence des envolées afin de s'assurer que chaque avion était plein.

Cela a augmenté les bénéfices mais sans fournir de services. La compagnie Air Canada a déjà un facteur de chargement plus élevé que la plupart des autres lignes aériennes nord-américaines et cela n'est pas bon. À l'heure actuelle, les gens refusent de faire la queue comme des

[Texte]

were saying here was that you would not let that happen. Has there been any change?

Mr. Pratte: I do not think there has been any change in philosophy and I do not know that our frequency basically has changed substantially. As a matter of fact, some years ago, to go back to what you were saying, Air Canada was planning a load factor of something around 65 per cent. Now we are planning on a load factor of about 60 per cent. We are now developing tools to determine exactly the load factor on each basic route segment.

Just this morning we had a meeting and we found out that on certain routes, the load factor was too high and therefore we were not providing service. The experts have been asked to go back to the drawing board and make changes in the summer schedule to try to provide better service. In effect, the annual load factor being an average of the number of routes and the number of very diversified situations can only be a guideline. If you are to do a good job, you have to look at the load factor of each route segment basically that you have in your system. You find out historically, using projections and marketing studies, you determine what you can hope to achieve based on the best forecast you can develop.

We do not have all of those tools but those are being developed now. The mere fact that we are now planning on 60 per cent as opposed to 65 per cent some years ago is, I think, a move in the right direction.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, could I ask just one more question.

The Chairman: Your time is pretty well up, Mr. Thomas.

• 1555

Mr. Thomas (Moncton): I will ask just one more question. Maybe later on I will talk about these reductions in frequency especially in the Atlantic area. There is one thing that disturbs me in all your concentration on marketing. It seems to me that one thing you completely overlooked when you drew up these schedules was the fact that communities involved are very seriously affected by these changes in the schedules and certainly I think you would have contacted them first before you made these changes. The City of Moncton, as you know, protested the fact that the first indication they had that flight 506 or 508 or whatever it was being dropped was a press release they saw. They protested strongly the implications it would have on the city. They strongly urged upon you that you consult them in future. I think they are correct. If you are interested in marketing, you should consult your customers. Is this the policy to be followed from now on, before you make these proposed changes.

[Interprétation]

petits soldats de plomb. Il est vrai qu'il y a eu une réduction dans la fréquence des envolées d'avions de grande envergure, et il se peut qu'il n'y ait pas eu d'augmentation marquée en ce qui a trait au chargement, mais il y a certainement eu une réduction en ce qui a trait au service. Il me semble d'après ce que vous avez dit ici, que vous n'aviez pas l'intention de permettre cela. Y a-t-il eu du changement?

M. Pratte: Je ne crois pas qu'il y ait eu un changement sur le plan de la philosophie et je ne sais pas s'il y a eu un grand changement en ce qui a trait à notre fréquence. En fait, il y a quelques années, pour en revenir à ce que vous étiez en train de dire, la compagnie Air Canada avait projeté d'utiliser un facteur de chargement qui se situait à environ 65 p. 100. À l'heure actuelle, nous essayons d'obtenir un facteur de chargement d'environ 60 p. 100. Nous sommes maintenant en train de développer des méthodes qui nous permettront de déterminer exactement quel sera le facteur de chargement en ce qui a trait à chaque segment routier de base.

Ce matin même, nous avons eu une réunion et nous avons découvert que, sur certaines routes, le facteur de chargement est trop élevé, ce qui veut dire que nous ne fournissons pas de service. Les spécialistes se sont remis à l'étude afin d'apporter des changements dans l'horaire pour l'été afin d'essayer de fournir un meilleur service. Effectivement, étant donné que le facteur de chargement annuel représente la moyenne du nombre de routes ainsi que du nombre de situations très différentes, il ne peut être qu'un facteur d'orientation. Si vous voulez vraiment réussir, il faut que vous examiniez le facteur de chargement de chaque segment de route que vous avez dans votre système. Ensuite, on peut découvrir historiquement, en utilisant des projections ainsi que des études de mise en marché, ce que l'on peut espérer de réaliser à partir des meilleures prévisions qu'on peut élaborer.

Nous n'avons pas encore tous ces mécanismes, mais nous sommes en train de les développer. Le simple fait que nous sommes en train de nous orienter vers une utilisation de 60 p. 100 au lieu de 65 p. 100 comme ce fut le cas il y a quelques années est, je crois, une décision positive.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, pourrais-je poser encore une seule question?

Le président: Monsieur Thomas, vous avez utilisé tout le temps dont vous disposiez.

M. Thomas (Moncton): J'aurais une seule autre question à poser. Peut-être qu'un peu plus tard je parlerai de ces réductions de fréquence spécialement dans les régions atlantiques. Il y a une chose qui m'intrigue dans toute votre concentration sur la commercialisation. Il me semble qu'il y a une chose que vous avez complètement oubliée lorsque vous avez rédigé vos horaires c'est le fait que les collectivités en cause sont gravement touchées par ces changements et j'aurai cru que vous auriez communiqué avec elles avant d'effectuer ces changements. La ville de Moncton, comme vous le savez, a protesté parce que c'est grâce à un communiqué de presse que les autorités ont appris que le vol 506 ou 508 avait été discontinué. Elles ont fortement protesté les conséquences que cela aurait sur la ville. Elles vous ont prié instamment de les consulter à l'avenir. Je crois qu'elles ont raison. Si la commercialisation vous intéresse vous devez consulter vos clients. Est-ce là votre ligne de conduite pour l'avenir avant de faire les changements proposés?

[Text]

Mr. Pratte: I do not think I can give you the commitment that every schedule change will be discussed with the local authority. I certainly agree with you that if there is a substantial reduction in service to a point where air service is of great importance, it is incumbent on us to talk to the community before. I think it is just good business.

Mr. Thomas (Moncton): I do want to thank Air Canada for at least restoring that service after representations were made. Mr. Chairman, put me down for the second round please.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Merci, monsieur le président. Monsieur Pratte, dans les provinces Maritimes, et plus particulièrement au Nouveau-Brunswick, même si, sur le plan régional, il faut considérer les trois provinces Atlantiques, est-ce qu'Air Canada est satisfait de ses profits des cinq dernières années, pour prendre un laps de temps? En d'autres mots, avez-vous eu, sur les investissements que vous avez faits, dans une période de temps déterminée, des recettes égales à celles que vous avez eues dans le reste du pays? Par rapport au commerce interne, le commerce a-t-il augmenté? Vos recettes sont-elles meilleures? Prévoyez-vous une augmentation?

M. Pratte: Je ne suis pas en mesure de vous donner immédiatement des détails sur les recettes sur les investissements que nous réalisons sur chacun de nos parcours, ou sur les parcours à l'intérieur des Maritimes, et je doute qu'il soit possible de le faire, à cause des difficultés relatives à la répartition du capital à un parcours en particulier plutôt qu'à un autre.

Au sujet de l'accroissement du trafic dans les Maritimes, je crois qu'il faut tenir compte du fait que nous avons dû coopérer avec EPA, (*Eastern Provincial Airways*), dans le but d'appliquer la politique régionale du gouvernement, et il est probable, bien que je n'aie pas les détails, M. Baldwin les a à la mémoire, j'en suis certain, il est probable qu'en conséquence de cela certains redressements qui n'ont pas plu à la population ont été faits au service d'Air Canada.

M. Breau: A l'instar d'EPA, qui a beaucoup investi dans des réactés au cours des dernières années, cherchez-vous à améliorer votre service dans les provinces Maritimes? Je ne veux pas nécessairement vous condamner si vous ne le faites pas parce qu'après tout, il vous faut prendre des décisions objectives.

Je me demande si la société Air Canada est intéressée au même niveau, par exemple, qu'une compagnie privée, comme EPA, à améliorer le service des Maritimes?

M. Pratte: Nous sommes intéressés à améliorer le service aux Maritimes, mais le problème qu'il nous faut résoudre en ce moment, c'est le choix des parcours qui seront confiés à Air Canada et à EPA. Il est certain que je suis en faveur d'une attitude dynamique. Nous voulons être aussi dynamiques et sinon plus qu'une compagnie à capital privé, mais sur certains parcours, il n'y a tout simplement pas de place pour deux transporteurs. Nous sommes en train d'étudier quels parcours doivent appartenir à Air Canada et quels sont ceux qui, en raison de leur nature, d'après les indications fournies par le Ministre dans sa déclaration, devraient être desservies par EPA, parce qu'il me semble y avoir confusion à l'heure actuelle dans ce domaine.

[Interpretation]

M. Pratte: Je ne peux m'engager à vous promettre que nous consulterons les autorités locales pour chaque changement d'horaire. Je suis certainement d'accord avec vous à l'effet que s'il y a une réduction de service importante en un lieu où le service aérien a une grande importance, il nous incombe de communiquer avec la collectivité avant de le faire. C'est simplement la bonne façon d'agir en affaires.

M. Thomas (Moncton): Je tiens à remercier Air Canada pour avoir remis ce service en fonction. Monsieur le président, voulez-vous mettre mon nom pour la deuxième ronde de questions.

Le président: Monsieur Breau.

Mr. Breau: Thank you Mr. Chairman. Mr. Pratte, in the Maritimes and particularly in New-Brunswick, even though at the regional level you will have to consider the three Atlantic provinces, is Air Canada satisfied with its last five years profits? In other words, on the investments that you have made in a given period of time, have you made the same profits that you have in the rest of the country. In so far as domestic trade is concerned, has it increased? Are your profits better? Do you foresee an increase?

Mr. Pratte: I am not prepared to give you immediate details on the return investments that we have effected on each and everyone of our routes or on our routes within the Maritimes and I doubt that this would be feasible. Due to the difficulties relating to the allocation of capital on one route in particular against another.

As far as the traffic increase in the Maritimes is concerned, I think we have to take into account the fact that we had to cooperate with EPA (*Eastern Provincial Airways*), in order to apply the regional policy of the government, and probably Mr. Baldwin may have the details in his mind, I am sure consequently some adjustments that have been made by Air Canada have displeased the public.

Mr. Breau: Like EPA who have substantially invested in jets these past years, you are looking forward to improve your service in the Maritimes? I do not blame you if you do not do it because you have to take decisions.

I am just wondering if a company like Air Canada is interested in the same way as a private company like EPA to improve its service in the Maritimes?

Mr. Pratte: We are interested in improving our service in the Maritimes, but the problem we have to solve for the moment is the choice of routes that will be handed to Air Canada and EPA. Surely I am in favour of an aggressive attitude. We are as aggressive as any private company, but on certain routes there is just not enough room for two carriers. We are studying what routes should belong to Air Canada and what are the ones, after the indications given by the Minister in his comment, should go to EPA, because it seems to me there is confusion right now in that field.

[Texte]

• 1600

M. Breau: Est-ce que cela dépend de négociations et d'ententes entre vous et EPA seulement ou à un moment donné, y a-t-il des discussions ou des négociations auxquelles la Commission canadienne des transports participe?

M. Pratte: La Commission canadienne des transports est chargée de l'application de la politique aérienne du gouvernement, à la suite de demandes faites de part et d'autres. Comme c'est extrêmement complexe, nous tentons d'en venir à une entente, en nous fondant sur la déclaration du Ministre, et lorsque nous sommes sur le point d'en venir à une entente, nous présentons des demandes officielles au Comité des transports aériens pour savoir si nous interprétons bien la déclaration du Ministre plutôt que d'obliger chacun de nous à perdre du temps en allant débattre des questions extrêmement complexes devant la Commission.

M. Breau: Pour revenir à ma question originale, comme je suis conscient que vous ne pouvez pas me donner trop de détails, il me semble que vous pourriez faire des commentaires un peu plus élaborés à cet effet. Je vais laisser les détails de côté pour vous poser une question aussi générale que possible.

Est-ce que, évidemment compte tenu de ce que vous venez de me dire, à l'avenir la société Air Canada, va-t-elle essayer d'améliorer le service aux Maritimes ou préférez-vous garder, par exemple, des parcours, je ne sais pas, Halifax-Montréal, Moncton-Montréal, Saint-Jean-Montréal ou quelque chose du genre, ou vous concentrer sur un service national et international?

M. Pratte: Il n'y a pas de décision plus difficile à prendre que celle d'abandonner un service parce qu'on a l'impression de paralyser la compagnie qu'on est chargé de diriger. Nous avons l'intention d'améliorer notre service aux Maritimes en offrant des liaisons directes aussi fréquentes que possible, compte tenu du trafic et des données économiques, avec les autres centres du pays. Pour le service à l'intérieur des provinces Maritimes, aux termes de la politique actuelle du gouvernement, cela doit appartenir à EPA, mais le problème vient du fait que la distinction entre les deux services n'est peut-être pas aussi claire actuellement qu'elle pourrait l'être. C'est ce que nous sommes en train de tenter de préciser, de façon à ce que nous puissions lier les principaux centres du pays, laissant à EPA le soin de lier les centres à l'intérieur des maritimes, à l'intérieur d'une région donnée.

C'est possible dans la mesure où l'équipement du transporteur régional est satisfaisant pour son parcours routier. Si EPA peut avoir le même équipement que nous, par exemple des DC-9, on ne voit pas pourquoi on abandonnerait ces routes parce qu'à ce moment-là ni EPA ni nous ne serons en mesure de fournir le service au point de vue fréquence que la population a le droit d'avoir.

Le président: Monsieur Leblanc.

M. Leblanc (Laurier): Il est assez difficile évidemment de ne pas répéter certaines questions qui ont déjà été posées, mais cependant je vais essayer de ne pas les répéter, parce que plusieurs ont été répondu à ma satisfaction.

La première question a trait à l'aéroport international de Sainte-Scholastique. Vous avez répondu à deux questions précises mais dans mon esprit, ce n'est pas encore clair. Quelle va être votre participation à titre de compagnie Air Canada? Avez-vous prévu un programme de déboursés à cet effet et à peu près vers quelle année pensez-vous vous l'installer à cet aéroport?

[Interprétation]

Mr. Breau: Does that depend on negotiations and on agreements between you and EPA only or at a given moment, is there any discussion or negotiations to which the Canadian Commission of Transport is participating?

Mr. Pratte: The Canadian Commission of Transports had to supply the air policy of the government after they received demands from both sides. As it is very complex, we try to come to an agreement when using the Minister's declaration, and when we come very close to an agreement, we present official demands to the Air transportation Committee to know if we interpret the good way the Minister's declaration, rather than being obliged to debate extremely complex questions before the Commission.

Mr. Breau: To come back to my first question, as I know that you cannot give me too many details, it seems to me that you could give us comments that could be a bit more precise. I will not comment into detail, but I will ask you a question as general as it is possible.

Keeping in mind, what you told me, before, will Air Canada in the future, try to improve its service in the Maritimes? Do you prefer to keep, for example, routes like the one from Halifax to Montreal or Moncton to Montreal or Saint-John, to Montreal? Will you improve a national and international service?

Mr. Pratte: There is no more difficult decisions to take than the one to quit the service, because we have the impression of crippling a company that we have to rule. We intend to improve our service to the Maritimes and by offering direct flights as frequent as possible, and taking into account the traffic and economic data, with the other centres of the country. As far as the service is concerned, inside the Maritimes, and taking into account the present policy of the government, that should belong to EPA. The problem comes from the fact that distinction between the two services is not as clear presently as it should be. What we try to precise, in a manner to have direct flights from the main centres of the Maritimes to the other centres of the country, and then we could leave to EPA to have direct flights from the different centres within the Maritimes, within a certain area.

It is possible when the regional carrier had good equipment to supply his route. If EPA to have the same equipment as ours, for example, DC-9, we do not see why we should quit those routes because at that moment, neither EPA nor we, could supply a good service to the population which has the right to have it too.

The Chairman: Mr. Leblanc.

Mr. Leblanc (Laurier): It is rather difficult to repeat certain questions that were asked before, but I will try not to repeat them, because many of the answers were good answers.

The first question concerns the international airport of St-Scholastique. You answered two precise questions, but in my mind, it is not completely clear. What will be the participation of Air Canada? Did you foresee any amounts to that effect and when do you think will you get to the airport?

[Text]

M. Pratte: Je comprends que l'ouverture de l'aéroport de Sainte-Scholastique est prévue pour 1974 ou 1975, d'après les déclarations publiques que le ministère des Transports a faites. Comme les autres transporteurs, nous serons obligés, et nous le ferons, de déménager, une partie de nos installations à Sainte-Scholastique.

Au sujet de l'étendue des établissements que nous aurons à Sainte-Scholastique, c'est actuellement en voie de discussion avec le ministère des Transports, de concert avec tous les autres transporteurs aériens. Nous ne sommes pas en mesure de dire quelle sera l'étendue des déboursés en capital que nous devrons faire par suite de l'ouverture de Sainte-Scholastique.

M. Leblanc (Laurier): Vous allez garder cependant une partie de vos installations à Dorval.

M. Pratte: Oui.

• 1605

M. Leblanc (Laurier): Quelles opérations allez-vous transférer à l'aéroport international et quelles sont celles que vous garderez à Dorval?

M. Pratte: Suivant les pourparlers préliminaires qui ont lieu, je crois que les vols internationaux à longue distance seront les premiers à être transférés à Sainte-Scholastique.

M. Leblanc (Laurier): Cela serait dû au fait que vous avez de plus gros avions pour ces parcours et que l'aéroport de Sainte-Scholastique sera mieux aménagé.

M. Pratte: Je pense que nous n'envisageons pas d'avoir de plus gros avions en 1975 que ceux que nous avons actuellement et que Dorval peut accommoder. Comme il apparaît qu'il faut transférer une partie des opérations à Sainte-Scholastique, il semblerait que toutes les parties en cause aient été d'accord que ce soit d'abord les vols internationaux à longue distance qui soient transférés.

M. Leblanc (Laurier): Lors de sa dernière déclaration, le ministre des Transports a parlé des mini-aéroports dans les centres-villes, particulièrement à Montréal. A cet égard, est-ce que la compagnie Air Canada aura un rôle particulier à jouer dans le transport des passagers du mini-aéroport à l'aéroport international et vice versa?

M. Pratte: Nous avons indiqué au Ministère que, probablement par l'entremise d'une filiale en pleine propriété, nous voulons participer au projet de STOL qui a été annoncé assez récemment. Quel sera l'usage éventuel du STOL? Cela pourra-t-il servir à transporter des voyageurs du Parc Victoria à Montréal, par exemple, à Sainte-Scholastique? Il est peut-être trop tôt pour le dire, mais il est certain que si tel était le cas, nous examinerions la question très soigneusement avant de décider d'y aller ou de ne pas y aller, parce que nous tenons à fournir un service complet au public voyageur. Mais je pense qu'il est trop tôt pour vous dire que si l'appareil est satisfaisant, si le service s'avère populaire, que ce sera nécessairement Air Canada qui assurera le service en question.

M. Leblanc (Laurier): En principe, approuvez-vous ce projet? Cela accélérerait-il le transport des voyageurs?

M. Pratte: Vous posez une question qui requiert peut-être une réponse trop longue. Je pense qu'il est extrêmement difficile de dire si cela sera une expérience qui réussira ou non. D'abord, il n'y a pas actuellement d'avions commerciaux STOL, qui opèrent comme tels, nous ne pouvons pas dire, sur la foi des études qui ont été faites, quel accueil le public fera aux avions STOL et à ce genre de service. Quant à vous dire si cela fera gagner beaucoup de temps,

[Interpretation]

Mr. Pratte: I think that the opening of the St-Scholastique airport is forecast for 1974 or 1975, after the topic declaration that the Minister of Transports did. As many other carriers, we will have, and we will do it, to move a part of our operations to St. Scholastique.

Concerning the importance of the units that we shall have at St. Scholastique, we are now discussing it, with the Minister of Transports, with all the other air carriers. We cannot say what will be in the amounts involved.

Mr. Leblanc (Laurier): You will keep a part of your units at Dorval.

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Leblanc (Laurier): What operations will be transferred to the international airport and what corporations will be kept for Dorval?

Mr. Pratte: According to the preliminary discussions which are taking place, I think long distance international flights will be the first to be transferred to Sainte Scholastique.

Mr. Leblanc (Laurier): This would be due to the fact that you use bigger planes to cover those routes and that the airport at Sainte Scholastique will be better equipped.

Mr. Pratte: As far as I know we do not expect to use bigger planes in 1975 than those we have now and which can land at Dorval. Since it appears that one part of the operations must be transferred to Sainte Scholastique, it seems that all parties concerned agree that long distance international flights should be the first to be transferred.

Mr. Leblanc (Laurier): During his last statement the Minister of Transports spoke of many airports in city centers and particularly in Montreal. In this respect, will Air Canada play a special part in counting passengers from the mini-airport to the international airport and vice-versa?

Mr. Pratte: We have signified to the department that probably there is a sub-sectory which have the pattern, we wish to take part in the construction of the proposed STOL which have been announced recently. What will be the eventual use of the STOL? Will it be used to carry passengers from Victoria park in Montreal for example to Sainte Scholastique? It is too early at this point to say anything in this respect, but there is no doubt that if such was the case we would study the matter very carefully before deciding whether we would take part or not, because we wish to offer passengers a full service. But I think it is too early at this point to say whether the aircraft is satisfactory, that if the service is to be particular, Air Canada will necessarily be the company to do it.

Mr. Leblanc (Laurier): In principle, do you approve of this project? Will it speed up passengers transits?

Mr. Pratte: You are asking a question which perhaps call for a very long answer. I think it is extremely difficult to say whether it is going to be an experience which will be successful or not. First, now there is no STOL operating commercially as such, we cannot say on the basis of studies which have been made how the public will react to the STOL and to this kind of service. As for saying whether it will make us save time it depends on the speed of the

[Texte]

c'est fonction à la fois de la vitesse de l'appareil et du site de l'aéroport. Nous croyons cependant que le projet pilote, mis de l'avant par le ministère des Transports, permettra de répondre à plusieurs de ces questions.

M. Leblanc (Laurier): Ainsi, vous croyez qu'il vaut la peine de faire une tentative dans ce sens, avoir un projet pilote et voir le résultat que cela peut donner à tous points de vue non seulement au point de vue vitesse, mais aussi d'économie pour le transport et pour les passagers.

M. Pratte: Nous croyons à Air Canada que cela vaut la peine de tenter l'expérience, parce que nous pensons que c'est la seule façon de déterminer si le public est prêt à accepter les inconvénients, parce qu'il y en a, du service STOL afin de gagner un peu de temps.

M. Leblanc (Laurier): Vous avez eu, de la part de ce Comité, non seulement des critiques, mais aussi des félicitations. Mais avez-vous des chiffres nous indiquant le nombre d'accidents subis par votre compagnie comparativement à d'autres compagnies?

• 1610

M. Pratte: Si vous me le permettez, je vais demander à M. Baldwin de répondre à cette question.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): It is difficult to give a comparison based on a one-year period because fortunately in scheduled air transport, the safety record is very high. To give a broad and general reply in looking back over a 10-year period, the Air Canada record, measured in terms of passenger fatalities per 100 million passenger miles flown, is better than the world average and directly comparable a fraction of one one-hundredth of one per cent or something of that sort, with the U.S.A. record.

Mr. Leblanc: That would be one of the reasons for the prestige of the corporation?

Mr. Baldwin: It is possible. We hope so.

M. Leblanc (Laurier): Dans un autre domaine, le domaine financier, à la page 20 de votre rapport annuel de 1970, les vérificateurs de Touche Ross & Cie, font une restriction quant au certificat qu'ils vous ont donné. Au sujet de l'impôt sur le revenu, ils disent:

... sauf en ce qui a trait au changement indiqué à la note 1, avec lequel nous sommes d'accord.

La note 1 comporte des détails sur la façon dont l'impôt sur le revenu est maintenant traité dans la comptabilité d'Air Canada. Pourrait-on nous dire comment on le traitait antérieurement? De quelle façon l'impôt était-il traité antérieurement à l'adoption de cette nouvelle méthode?

M. Pratte: Avec votre permission, je vais demander à notre vice-président aux finances M. Orser de répondre à cette question-là.

Mr. Earl H. Orser (Vice-President, Finance, Air Canada): Mr. Chairman, Air Canada is an entity which is liable to pay federal income taxes. The method of computation is the normal commercial method. Therefore, when we incur a loss, that loss is reduced by the national tax recovery that will result in carrying forward or carrying back losses. The corporation also uses deferred tax accounting which is an accepted and in fact required accounting practice under the bulletins and rules of the Canadian Institute of Chartered Accountants. This is a very general statement to get into the detail of the method of computation particularly of deferred income taxes. I would be happy to do it

[Interprétation]

aircraft and of the location of the airport. However, we believe that pilot projet put forward by the Department of Transports will enable us to answer many of these questions.

Mr. Leblanc (Laurier): So, you believe that it is worth trying to have a panel projet to see what results we will get in every respect not only where speed is concerned but also the economic aspect for transport and for passengers.

Mr. Pratte: In Air Canada we believe that the experience is worth while, we think it is the only way to find out wheather the public is ready to accept the draw backs because there is one, of the STOL service in order to save time.

Mr. Leblanc (Laurier): Members of this Committee have expressed criticism but congratulations as well. But do you have any figures in the getting of the number of accidents suffered by your company in comparaison to all the companies?

Mr. Pratte: With your permission I will ask Mr. Baldwin to answer this question.

Le président: Monsieur Baldwin.

Mr. J. R. Baldwin (président, Air Canada): Il est difficile de fonder une comparaison sur une période d'un an parce que heureusement, dans le transport aérien programmé, l'indice de sécurité est très élevé. Si l'on considère les dix dernières années et pour répondre de façon très générale, on peut dire que le dossier d'Air Canada mesuré aux termes des accidents graves infligés aux passagers, par 100 millions de passagers milles est meilleure que la moyenne mondiale et se compare directement une fraction de 1 centième de 1 p. 100 ou quelque chose de ce genre, à celui des États-Unis.

M. Leblanc: Serait-ce là l'une des raisons qui expliquent le prestige de la société?

M. Baldwin: C'est possible, nous l'espérons.

Mr. Leblanc: Now, with respect to finance, on page 20 of your annual report for 1970, the Toche Ross & Co., auditors, have a restriction with respect to the certificate that they have handed to you. With respect to the income tax, they declare:

... except with respect to change mentioned in note 1, with which we find ourselves in agreement.

Note 1 includes details on the way of dealing now with the income tax in the Air Canada accounting system. Could we know how this matter was treated before? In what way income tax was treated before this new method was adopted?

Mr. Pratte: With your permission, I will ask our financial vice-president, Mr. Orser, to answer this question.

M. Earl H. Orser (vice-président des Finances, Air Canada): Monsieur le président, Air Canada est une société assujettie à l'impôt sur le revenu. La méthode de le calculer est celle utilisée normalement dans le commerce. Donc, lorsque nous subissons une perte, cette perte est déduite suivant le mécanisme qui nous permet de reporter en arrière ou dans l'avenir cette perte. La société utilise également un système de comptabilité où l'impôt est différé, pratique qui est acceptée voire même requise en vertu des principes et règlements de l'Institut canadien des comptables agréés. Nous avons ici une déclaration bien générale pour entrer dans les détails de la méthode du calcul se rapportant tout

[Text]

but it would take a few moments. Just let me say that we account for differences in timing between the deduction of amounts from income for accounting or reporting purposes and deduction of amounts of expenses for the computation of taxable income in a way that is consistent and conventional by normal commercial standards.

M. Leblanc (Laurier): Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a lot of questions that I would like to ask Mr. Pratte and his officials and I hope he does not misunderstand me. I will take a back seat to nobody in being a fan of Air Canada because I think that something like an airline should be publicly owned and publicly operated with public service as the first priority.

Mr. Chairman, in my opinion, in the past year or so, it has been operating not like a Crown corporation should but more like what we would expect from some outfit like the CPR and that would be expected from them.

An hon. Member: Where is this going? Where are you going?

The Chairman: Yes, I would like to know when you are going to start to ask your question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, how I use my 10 minutes I suspect is up to me.

The Chairman: All right.

• 1615

Mr. Benjamin: On the matter of schedules, Mr. Pratte, your schedule last fall had four flights a day going into Regina from Ottawa and two going out. I wondered whether you were going to have to buy a few sections of land to store airplanes, but then the spring schedules got the other way around, two flights a day going into Regina. It must be to get rid of all the aircrafts that are stacked up there. Now we have two flights a day going in and four coming out.

Whatever idiot drew up the schedules, I wish you would get him to look at it again. One of the reasons is that there are fewer flights shown on the schedule going into Regina this spring than we had in last season's schedule.

An hon. Member: The bell is ringing.

Mr. Benjamin: How about if we just adjourn now and I will take another run at it.

The Chairman: I think we should allow you to finish, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Why not adjourn and take another run at it later.

The Chairman: The bell will ring for 15 minutes, so carry on, Mr. Benjamin.

[Interpretation]

particulièrement aux impôts sur le revenu différé. Je serais heureux de le faire, mais il me faudra un moment. Qu'il me suffise de dire que nous tenons compte des écarts entre la déduction des sommes aux fins d'impôt pour la comptabilité ou aux fins de rapport et la déduction des dépenses pour le calcul du revenu imposable suivant une méthode qui est valable et acceptable d'après les normes commerciales habituelles.

Mr. Leblanc: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser de nombreuses questions à M. Pratte et à ses fonctionnaires supérieurs et j'espère qu'il ne se méprendra pas sur mes intentions. Je ne le cède à quiconque pour la fierté que j'éprouve à l'égard d'Air Canada car je trouve qu'une société aérienne doit être la propriété du public, que le public doit assurer son fonctionnement et qu'il doit être la première de ses préoccupations.

Monsieur le président, à mon avis, au cours de l'année passée, cette société n'a pas fonctionné comme une société de la Couronne devrait le faire mais plutôt comme une entreprise du genre du CP et on s'attendrait à un tel fonctionnement de cette compagnie.

Une voix: Où allons-nous? Où allez-vous?

Le président: Oui, j'aimerais bien savoir quand vous allez commencer à poser votre question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble que c'est à moi qu'il revient d'utiliser mes dix minutes comme je l'entends.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Sur la question des horaires, monsieur Pratte, votre horaire l'automne dernier comportait quatre vols par jour, Ottawa-Régina et deux vols au départ de Régina. Je me demande si vous allez devoir acheter quelques sections de terrain pour entreposer vos avions, mais lorsque le printemps arrive, c'est l'inverse qui se produit dans votre horaire, il y a deux vols par jour pour Régina. Cela doit être pour vous débarrasser de tous les avions qui sont bloqués là-bas. Maintenant nous avons deux vols par jour pour cette destination et quatre vols au départ.

Peu importe l'imbécile qui établit les horaires je voudrais que vous l'obligiez à considérer de nouveau les choses. Une des raisons c'est qu'il y a moins de vols prévus sur l'horaire pour Régina ce printemps que nous en avions dans l'horaire de la saison dernière.

Une voix: La sonnerie se fait entendre.

M. Benjamin: Que pensez-vous si nous ajournions maintenant et nous reprendrions les choses plus tard?

Le président: Je pense que nous devons permettre à M. Benjamin de conclure.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas ajourner et revoir la question plus tard.

Le président: La sonnerie se fera entendre pendant 15 minutes, aussi monsieur Benjamin, vous pouvez poursuivre.

[Texte]

Mr. Benjamin: None of my time has been counted yet has it?

The Chairman: Do not worry, I have taken note of it.

Mr. Benjamin: I hope you have not.

To illustrate, Mr. Pratte, you may have a chance to look at the schedule before you come before the Committee again. One can leave Ottawa at 7.50 in the morning and get into Regina at 11.15 in the morning, which is a pretty good trip. The next time if you want to travel Air Canada all the way, to get into Regina on the next flight at 5.30 in the afternoon, you have to leave here at 8.30 in the morning. There is a reason you cannot leave on a later flight out of Ottawa. For example, Flight 827 out of Toronto gets into Winnipeg five minutes after Flight 949 leaves Winnipeg for Regina. So it means a four-hour wait in Winnipeg and you have to leave at 8.30 in the morning. I would like to ask or suggest that something be done with that schedule to land a DC-8 a few minutes earlier in Winnipeg or else have Flight 949 take off five or ten minutes later than what the schedule presently shows. Otherwise one wastes the whole day.

The only other way one can do it, and I was forced against my wishes to travel CP Air, was to take a flight out of Ottawa at 1.10 in the afternoon to Toronto and then take CP Air to Winnipeg and make a beautiful connection again with Air Canada from Winnipeg to Regina. It was not any better. In fact, in a few minor details, it was worse than Air Canada. This kind of scheduling showing a larger number of flights leaving or arriving into Regina or any other city surely is kind of nonsensical and makes the schedule that much more difficult for the public to understand or follow. Mr. Pratte, has this been reported to you? Is it being looked into? Is any kind of correction being made to put out a revised schedule?

Mr. Pratte: Well it never has been reported to me personally, but I certainly will look into it and get back to you as soon as possible.

The Chairman: Gentlemen, I think we might just as well adjourn. We will come back after the vote. Leave your things here, because there will be someone to look after them. We will reconvene right after the vote.

(AFTER VOTE)

• 1649

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. Mr. Benjamin, you have six minutes left.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question for Mr. Pratte. Concerning the annual report, Air Canada says that the government's decision of adopting a floating Canadian dollar exchange rate as of last June 1 had an adverse effect on income. This may be true for Air Canada in terms of the amount of Canadian dollars they get for international fares. The dollar was unpegged on June 1. At what point last year did Air Canada allow purchasers of international fares, who paid in Canadian dollars, the full value of that Canadian dollar in relation to the American dollar? At what point in time did you start recognizing the exchange rate?

[Interprétation]

M. Benjamin: Mon temps de parole n'a pas encore été compté, n'est-ce pas?

Le président: Ne vous tracassez pas, j'en ai pris note.

M. Benjamin: J'espère que vous ne l'avez pas fait.

Monsieur Pratte, vous aurez peut-être la chance d'étudier l'horaire avant de revenir devant le Comité. Une personne peut quitter Ottawa à 7 h. 50 du matin et arriver à Regina à 11 h. 15 du matin, ce qui est assez bon. La prochaine fois, si vous voulez voyager par Air Canada, pour aller à Regina sur le prochain vol à 5 h 30 de l'après-midi l'heure du départ ici sera 8 h 30 du matin. La raison pour laquelle vous ne pouvez partir sur un vol plus tardif d'Ottawa, par exemple le Vol 827 qui part de Toronto arrive à Winnipeg cinq minutes après que le Vol 949 ait quitté Winnipeg pour Regina. Aussi cela signifie une attente de quatre heures à Winnipeg et vous devez partir à 8 h 30 du matin. J'aimerais demander ou suggérer que quelque chose soit fait avec cet horaire pour faire atterrir un DC-8 quelques minutes plus tôt à Winnipeg ou autrement faire en sorte que le Vol 949 s'envole cinq ou dix minutes plus tard que ne l'indique l'horaire actuel. Autrement on gaspille toute la journée.

La seule autre manière d'y arriver, et j'ai été contraint contre ma volonté de voyager par CP Air, c'est de prendre un vol départ d'Ottawa à 1 h. 10 de l'après-midi pour Toronto et ensuite prendre l'avion de CP Air pour Winnipeg et ensuite reprendre Air Canada de Winnipeg à Regina. Ce n'était guère mieux. En fait, c'était pire qu'avec Air Canada. Ce genre d'horaire qui indique qu'un grand nombre de vols quittent ou arrivent à Regina ou dans une autre cité manque certainement de bon sens et cela ne facilite pas les choses pour la compréhension. Monsieur Pratte, est-ce que ceci vous a été rapporté? Est-ce que cette question est étudiée? Des mesures correctives ont-elles été prises pour établir un horaire révisé?

M. Pratte: Cela ne m'a jamais été rapporté à moi personnellement, mais j'étudierai certainement l'affaire et je vous en rendrai compte aussitôt que possible.

Le président: Messieurs, je crois que nous pourrions ajourner maintenant. Nous reviendrons après le vote. Laissez vos choses ici, il y aura quelqu'un pour s'en occuper. Nous reprendrons la discussion tout de suite après le vote.

(APRÈS LE VOTE)

Le président: Merci, à l'ordre. Monsieur Benjamin, il vous reste six minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question à poser à M. Pratte concernant le rapport annuel. Selon Air Canada, la décision du gouvernement d'adopter un taux d'échange flottant du dollar canadien et comme le 1^{er} juin dernier, a été versé à un effet contraire sur le revenu. Ça peut-être vrai pour Air Canada pour ce qui est du montant de dollars canadiens qu'ils reçoivent pour le prix des billets internationaux. Le dollar était flottant le 1^{er} juin. A ce point, l'année dernière, Air Canada a-t-il permis aux acheteurs de billets internationaux qui ont payé en dollars canadiens, de la pleine valeur de ce dollars canadien par rapport au dollars américain? Quand allez-vous commencer à reconnaître le taux d'échange?

[Text]

• 1650

Mr. Pratte: May I ask Mr. Baldwin to answer the question? He is the fare expert.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: From the outset of the floating of the Canadian dollar, fares offered in U.S. currency were accepted. The formal change to a new fixed conversion rate took place in December.

Mr. Benjamin: During that entire period anybody that offered payment in Canadian dollars did not get the benefit of the new value.

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Benjamin: How much extra revenue do you think Air Canada got out of the public during that period of time?

Mr. Baldwin: I would not like to put it in terms of how much extra revenue Air Canada got out of the Canadian public because, in fact, the Air Canada tariff filing with CTC is in Canadian dollars and we were entitled to demand Canadian dollars if we had so desired.

Mr. Benjamin: On international fares?

Mr. Baldwin: On international fares but that is under the Canadian tariff filing. Because of the complexities of international rate structures and the fact that a great variety of currencies have to be taken into consideration, the IATA fare structure is built up in two basic currencies: U.S. dollars and pounds sterling. For very obvious reasons any international carrier will have to be prepared to accept fares in other currencies based upon the conversion rate that may be set in the IATA tariff. And the IATA tariff that was in existence, of course, was based upon a conversion rate of the then fixed Canadian dollar of approximately \$1.08.

Mr. Benjamin: In your annual report you mention a tariff provision that permits payment in either currency. Are you suggesting that you still had no obligation to...

Mr. Baldwin: No. The IATA agreement, as I said, is built up in terms of two basic currencies. This is the starting point. The Canadian tariff filing, however, with the CTC is a Canadian dollar tariff filing which was filed on the basis of an exchange rate of \$1.08. But it is customary, and under a memorandum that goes out with the tariff it is customary to set up conversion rates for other currencies and we have really, in practice, no choice but to accept payment in those other currencies. Otherwise you are creating a discriminatory situation which would lead to diversion of traffic over other gateways such as New York or would mean the passenger buying his fare abroad would get a cheaper fare than the passenger buying his fare in Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Baldwin, let us get to the nuts and bolts of this. Someone buying \$800 worth of fares at, say a 6 per cent exchange rate, it has cost them an extra \$48 if they have paid for it in Canadian dollars. Is this not bilking Canadian people out of extra money?

[Interpretation]

M. Pratte: Puis-je demander à M. Baldwin de répondre à cette question? Il est le spécialiste des prix.

Le président: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Dès le début de l'instabilité du dollar canadien, les prix offerts en devises américaines étaient acceptés. Le changement officiel pour un nouveau taux de conversion fixe a eu lieu en décembre.

M. Benjamin: Au cours de toute cette période, quiconque payait en dollars canadiens ne profitait pas de sa nouvelle valeur.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Benjamin: Quel est le montant du revenu supplémentaire que Air Canada a obtenu du public au cours de cette période?

M. Baldwin: Je n'aimerais pas l'établir par rapport au revenu supplémentaire que Air Canada a obtenu du public canadien parce que, en fait, le tableau des prix de Air Canada avec la CTC est en dollars canadiens, et nous avions le droit de le demander en dollars canadiens si nous le souhaitions.

M. Benjamin: Pour les tarifs internationaux?

M. Baldwin: Pour les tarifs internationaux, mais en vertu du tableau des prix canadiens. En raison de la complexité des structures tarifaires internationales, et le fait qu'on puisse tenir compte d'une grande variété de devises, les structures tarifaires de l'AITA se fondent sur deux devises: le dollar canadien et la livre sterling. Pour des raisons très manifestes tout transporteur international devra être prêt à accepter les tarifs dans d'autres devises fondées sur le taux de conversion qui peut être établi dans le tarif de l'AITA. Le tarif de l'organisme précité qui était appliqué, bien entendu, se fondait sur un taux de conversion du dollar canadien qui était alors fixe, soit environ \$1.08.

M. Benjamin: Dans votre rapport annuel, vous mentionnez des dispositions relatives aux tarifs qui permettent le paiement en l'une ou l'autre des devises. Estimez-vous toujours ne pas être tenu de...

M. Baldwin: Non. D'accord AITA, comme je l'ai dit, se fonde sur deux devises. C'est le point de départ. Le tableau tarifaire canadien, toutefois, avec la CTC, se fondait sur un taux d'échange de \$1.08. Selon un mémoire qui accompagne la liste des tarifs, on établit habituellement les taux de conversion ou d'autres devises et, en pratique, on ne peut qu'accepter de payer avec ces autres devises. Autrement vous créez une situation discriminatoire qui conduirait à diriger le trafic sur d'autres aéroports, notamment New York, ou cela signifierait que le passager qui achète son billet à l'étranger l'obtiendrait à meilleur prix que celui qui l'achète au Canada.

M. Benjamin: Monsieur Baldwin, considérons-en le pour et le contre. Quelqu'un qui achète des billets pour une valeur de \$800 à un taux d'échange de 6 p. 100, mettons, cela lui a coûté \$48 de plus, s'il avait payé en dollars canadiens. N'est-ce pas soutirer plus d'argent à la population canadienne?

[Texte]

Mr. Baldwin: We do not consider it bilking the Canadian people out of extra money. As I said, our revenue calculations have been based upon an income that was related to a Canadian dollar tariff filing and an exchange rate of \$1.08.

Mr. Benjamin: Yes, but surely when you purchase anything else and you use Canadian dollars, you have got the benefit of the exchange rate. Why should it be any different when a Canadian walks into an Air Canada office and purchases an airline ticket to go overseas. Your people knew every day what the exchange rate was. There was nothing to prevent you with your teletype and all your other services to acquaint every one of your ticket agents across Canada.

Mr. Baldwin: No. It is administratively impossible to have an exchange rate that fluctuates from day to day because we are dealing with tickets that are not only sold in several hundred Air Canada offices but tickets that we have to honour that may be sold in thousands of offices of other airlines. The only basis upon which the international fare structure can effectively function is some fixed rate between the Canadian dollar and other currencies. This was not stabilized during the earlier period after the Canadian dollar was freed. It was fluctuating quite a lot; it eventually settled down around \$1.03 and at that time it was re-established for conversion purposes at a little over 3 per cent. More recently, there then developed a new period of fluctuation and more recently still it settled down close to par and as a result of which the CTC has issued a new order stabilizing it at par so that you now can get the advantage of the par situation or 1 per cent off.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Baldwin, in the bad old days when we did not have such good technology when the Canadian dollar was floating back in the forties and fifties, the railways, for example, by telegraph advised all their ticket agents at every agency from coast to coast what the exchange rate was. You cannot tell me that the same thing could not have been done with every travel agent, other air lines and all your own offices on a daily basis what the exchange rate for the day was.

Mr. Baldwin: I do not like to disagree on that point, sir, but the administrative work that would have been involved in that would have required Air Canada to have taken on a massive addition to staff for communications, not with a few offices but with literally hundreds and thousands of places around the world and in Canada because we are honouring tickets that may come from a travel agent in Dallas or an office in Istanbul.

Mr. Benjamin: Right.

The Chairman: Mr. Benjamin, I believe your time has expired and the bell is calling us back to the House. If you would leave it to the steering committee—I just spoke to the other parties—we will meet at the beginning of the week and we will decide on which day it will be convenient for those people to come back.

Mr. Skoberg: Would the President have any idea when they might be able to come back? Next Tuesday, or?

[Interprétation]

M. Baldwin: A notre avis, ce n'est pas soutirer plus d'argent à la population canadienne. Comme je l'ai dit, le calcul de nos revenus se sont fondés sur un revenu qui se rattachait à un taux tarifaire du dollar canadien et à un taux d'échange de \$1.08.

M. Benjamin: Oui, mais il est certain que, lorsque vous achetez autre chose et que vous payez en dollars canadiens, vous profitez du taux d'échange. Pourquoi devrait-il y avoir une différence lorsque un Canadien achète, dans un bureau d'Air Canada, un billet d'avion pour outremer. Vous connaissiez le taux d'échange, à chaque jour. Rien ne vous empêchait de communiquer avec vos agents de billets dans tout le Canada.

M. Baldwin: Non. C'est impossible sur le plan administratif d'avoir un taux d'échange qui change d'un jour à l'autre, lorsqu'il s'agit de billets qui sont non seulement vendus dans plusieurs centaines de bureaux d'Air Canada, des billets que nous devons honorer ils peuvent être vendus dans des milliers de bureaux appartenant à d'autres compagnies aériennes. La seule base sur laquelle la structure tarifaire internationale peut fonctionner de façon effective c'est par quelques taux fixés entre le dollar canadien et les autres monnaies. Peu de temps après que le dollar canadien ait été libéré nous avons assisté à une certaine stabilisation. Les variations étaient importantes mais tout s'est éventuellement fixé autour de \$1.03 et à cette époque le taux a été rétabli dans un but de conversion à un peu plus de 3 p. 100. Récemment une nouvelle période de fluctuation a eu lieu et plus récemment encore le taux a été fixé presque au pair et c'est pourquoi le CTC a émis un nouvel ordre pour le stabiliser au pair afin d'obtenir l'avantage de cette situation c'est-à-dire 1 p. 100 de moins.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Baldwin, dans l'ancien temps quand nous n'avions pas une technologie aussi avancée et lorsque le dollar canadien flottait, dans les années 1940 et 1950, les chemins de fer par exemple par télégraphe avisaient tous les vendeurs de ticket à chaque agence d'un océan à l'autre du taux d'échange. Nous ne pouvez me dire que la même chose n'aurait pu être faite avec chaque agent de voyage, soit dans les lignes aériennes et dans tous vos propres bureaux sur une base journalière qu'il était impossible d'indiquer le taux d'échange du jour.

M. Baldwin: Je regrette de vous contredire sur ce point monsieur mais le travail administratif que cela représente aurait obligé Air Canada à engager beaucoup plus de personnel pour les communications, non pas dans quelques bureaux mais dans des centaines de places dans le monde et au Canada parce que nous honorons des tickets qui ont été vendus par un agent de voyage à Dallas ou qui ont été vendus par un bureau de vente à Istanbul.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que votre temps de parole est terminée et la sonnerie nous rappelle à la Chambre. Si vous voulez la question au comité de direction, je viens juste de parler aux autres intéressés, nous nous rencontrerons au début de la semaine et nous déciderons quel jour ces personnes pourraient revenir.

M. Skoberg: Le président sait-il quand ces personnes pourraient revenir? Mardi prochain peut-être.

[Text]

Mr. Pratte: I would like to check my schedule but we will not make it difficult for you.

The Chairman: This meeting is adjourned until tomorrow morning at 10 o'clock in the same room.

[Interpretation]

M. Pratte: J'aimerais vérifier mon calendrier, mais nous essayerons de nous arranger.

Le président: La séance est levée jusqu'à demain matin 10 heures dans la même pièce.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, May 27, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 15

Le jeudi 27 mai 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-246, An Act respecting Pilotage.

CONCERNANT:

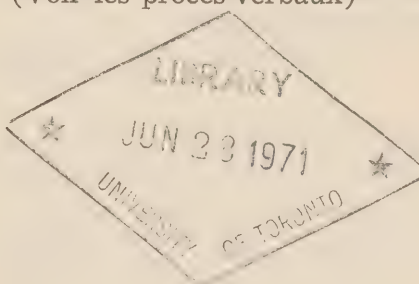
Le Bill C-246, Loi concernant le pilotage.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Deachman
Duquet
Forget
Godin
Horner

Howard (*Skeena*)
Howe
Leblanc (*Laurier*)
Laflamme
Major

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McGrath
McNulty
Noble
Rock

Skoberg
Southam
Thomas (*Maisonneuve*)
Thomas (*Moncton*)—(20)

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. Duquet, Howard (*Skeena*), Laflamme, McNulty replaced Messrs. Crossman, Benjamin, Rochon and Breau on May 27, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement.

MM. Duquet, Howard (*Skeena*), Laflamme, McNulty, remplacent MM. Crossman, Benjamin, Rochon et Breau le 27 mai 1971.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 27, 1971
(26)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:15 a.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*) presided.

Members present: Messrs. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Howe, Leblanc (*Laurier*), Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(16).

Also present: Messrs. Allmand and Breau, M.P.'s.

Witnesses: From the Canadian Marine Transportation Administration: Dr. P. Camu, Administrator; Mr. R. Macgillivray, Director of Marine Regulations; Captain A. D. Latter, Superintendent of Pilotage.

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, May 20, 1971, the Committee began its consideration of Bill C-246, An Act respecting pilotage.

Clause 1 was allowed to stand.

The Chairman called Clause 2 and introduced Dr. Camu, who made a short opening statement. Members questioned the witnesses. Copies of proposed amendments to Clauses 4, 9, 14, 15, 18 and 42 were distributed to the Members.

The Chairman announced a meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure would be held immediately after the adjournment, to make recommendations with respect to the calling of additional witnesses.

The Committee adjourned at 11:40 a.m., until 2:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(27)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 2:37 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*) presided.

Members present: Messrs. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(16).

Also present: Messrs. Allmand, Breau, Crossman, M.P.'s.

Witnesses: Mr. Robert F. Cook, National President, Canadian Merchant Service Guild; Mr. Philip R. Hurcomb, General Manager, Dominion Marine Association; Mr. Alain Lortie, Counsel, Federation of St. Lawrence River Pilots; Mr. Reynold Langlois, Counsel, National Association of Canadian Marine pilots.

The Committee resumed its consideration of Bill C-246.

The Committee agreed to the recommendation of the Subcommittee on Agenda and Procedure that representatives of the following organizations be heard:

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 27 mai 1971.
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h15. Le président, M. Lessard (*LaSalle*) occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Howe, Leblanc (*Laurier*), Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(16)

Autres députés présents: MM. Allmand et Breau.

Témoins: De l'Administration canadienne du transport maritime: MM. P. Came, administrateur; R. Macgillivray, directeur des règlements de la marine; le capitaine A. D. Latter surintendant du pilotage.

Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 20 mai 1971, le Comité entreprend l'étude du Bill C-246, Loi concernant le pilotage.

L'article 1 est réservé.

Le président met en délibération l'article 2 et présente M. Camu qui fait une brève déclaration. Les témoins répondent aux questions des députés. Des copies des amendements proposés aux articles 4, 9, 14, 15, 18 et 42 sont distribuées aux députés.

Le président annonce qu'une séance du sous-Comité du programme et de la procédure se tiendra immédiatement après l'ajournement, pour faire des recommandations concernant la convocation de témoins additionnels.

Le Comité suspend ses travaux à 11 h 40 du matin jusqu'à 2 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(27)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 2 h 37. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McGrath, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(16).

Autres députés présents: MM. Allmand, Breau, Crossman.

Témoins: MM. Robert F. Cook, président national, guilde canadienne des services marchands; Philip R. Hurcomb, directeur général, Association canadienne de la marine; Alain Lortie, conseiller, Fédération des pilotes du Saint Laurent; Reynold Langlois, conseiller, Association nationale des pilotes maritimes canadiens.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-246.

Le Comité convient, selon la recommandation du sous-Comité du programme et de la procédure, que les représentants des organismes suivants soient entendus:

1. Canadian Merchant Service Guild;
2. Dominion Marine Association;
3. National Association Of Canadian Marine Pilots and Federation Of St. Lawrence River Pilots.

The Chairman introduced Mr. Robert Cook, who read a prepared submission on behalf of the Canadian Merchant Service Guild. The witness answered questions, was thanked by the Chairman and withdrew.

The Chairman then introduced Mr. Philip Hurcomb, who addressed the Committee on behalf of the Dominion Marine Association, and answered questions. On completion of the questioning, the witness was thanked and he withdrew.

The Chairman introduced Messrs. Lortie and Langlois, respective Counsel for the Federation Of St. Lawrence River Pilots and the National Association Of Canadian Marine Pilots. Both counsel addressed the Committee and answered questions. They submitted copies of suggested amendments to the Bill, in English and French, which were distributed to the Members.

At 5:32 p.m., with the questioning of Messrs. Lortie and Langlois continuing, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING

(28)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:05 p.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*) presided.

Members present: Messrs. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McNulty, Noble, Skoberg, Thomas (*Maisonnette-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. McCleave and Rochon, M.P.'s.

Witnesses: Mr. Reynold Langlois, Counsel, National Association Of Canadian Marine Pilots; Mr. Alain Lortie, Counsel, Federation Of St. Lawrence River Pilots; Mr. Jean Brisset, Q.C., Counsel, The Shipping Federation Of Canada, Canadian Chamber Of Shipping, B.C. Chamber Of Shipping.

The Committee resumed its consideration of Bill C-246.

Members continued their questioning of Messrs. Langlois and Lortie. On completion of the questioning, the Chairman thanked the witnesses and they withdrew.

The Committee agreed to hear Mr. Jean Brisset, Q.C., Counsel for The Shipping Federation Of Canada, Canadian Chamber Of Shipping and the B.C. Chamber Of Shipping. Mr. Brisset addressed the Committee and answered questions. The Chairman thanked Mr. Brisset and he withdrew.

1. Guilde canadienne des services marchands.
2. Association canadienne de la marine.
3. Association nationale des pilotes maritimes canadiens et Fédération des pilotes du Saint-Laurent.

Le président présente M. Robert Cook, qui fait lecture d'un exposé au non de la Guilde canadienne des services marchands. Le témoin répond aux questions; il est remercié par le président et se retire.

Le président présente ensuite M. Philip Hurcomb, qui adresse la parole aux membres du Comité au nom de l'Association canadienne de la marine et répond aux questions. A la fin de la période de questions on remercie le témoin qui se retire.

Le président présente MM. Lortie et Langlois respectivement conseillers de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et de l'Association nationale des pilotes maritimes canadiens. Les deux conseillers adressent la parole aux membres du Comité et répondent aux questions. Ils présentent des copies des amendements proposés au bill, en anglais et en français, qui sont distribuées aux députés.

A 5 h 32 de l'après-midi, au cours de la période de questions de MM. Lortie et Langlois, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h du soir.

SÉANCE DU SOIR

(28)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce soir à 8 h 05. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Duquet, Forget, Howard (*Skeena*), Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McNulty, Noble, Skoberg, Thomas (*Maisonnette-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. McCleave et Rochon.

Témoins: MM. Reynold Langlois, conseiller, Association nationale des pilotes maritimes canadiens; Alain Lortie, conseiller, Fédération des pilotes du Saint-Laurent; Jean Brisset, C.R., conseiller, la Fédération canadienne de la navigation, Chambre canadienne de la navigation, C.B., Chambre de la navigation.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246.

MM. Langlois et Lortie continuent de répondre aux questions des députés.

A la fin de la période de questions, le président remercie les témoins qui se retirent.

Le Comité convient d'entendre M. Jean Brisset, C.R., conseiller de la Fédération canadienne de la navigation, Chambre canadienne de la navigation et Chambre de la Colombie-Britannique de la navigation. M. Brisset adresse la parole aux membres du Comité et répond aux questions.

Le président remercie M. Brisset, qui se retire.

The Committee agreed to commence its clause-by-clause consideration of Bill C-246, at the next sitting.

At 9:00 p.m., the Committee adjourned until Tuesday, June 1, 1971 at 10:00 a.m.

Le Comité convient d'entreprendre l'étude, article par article, du Bill C-246, au cours de la prochaine séance.

A 9 h du soir le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 1^{er} juin 1971 à 10 h du matin.

Le greffier du Comité

Hugh R. Stewart

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 27, 1971

• 1000

[Text]

The Chairman: Gentlemen. Mr. Howard.

Mr. Howard: Mr. Chairman, with respect and apologies to the witnesses I would like to raise a point which needs to be cleared up. I was speaking to representatives of the Canadian Merchants' Service Guild, who said that within the last day or two their lawyer Mr. Langlois, in Montreal had received a telegram, from the Committee presumably, saying that they would not have the opportunity to appear as witnesses and would not have the opportunity to present a brief. They are under the impression that they will not be able to make any presentations to the Committee by way of a brief or suggestions for amendments or additions to this bill, and under the impression also that following from that, there will not be any opportunity for them to answer questions which the Committee may desire to put to them. It is a concern that they have and I understand that representatives of either the Canadian Shipping Federation or the Dominion Marine Association have a similar sort of understanding, although that was not by way of any direct communication. I wonder if you could clear that up and indicate that yes, there will be an opportunity for witnesses to appear to make representations about the legislation, because after all, we are here to develop the best possible legislation that we can.

The Chairman: Mr. Laflamme, on a point of order.

• 1015

M. Laflamme: Je veux simplement dire que la question de la possibilité d'entendre des témoins pourrait toujours être posée une fois que les membres du Comité auront examiné les divers articles du projet de loi et fait valoir leur point de vue. Si, à la fin de la discussion, il semble y avoir entente générale, serait-il nécessaire alors de décider d'entendre des témoins ou de faire venir des gens sans savoir ce que nous voulons savoir d'eux.

Le présent projet de loi, monsieur le président, est tout de même le résultat de près de dix années d'étude, le Rapport sur le pilotage. Il a été préparé. J'ai eu l'impression que, sur le plan juridique, s'il doit être adopté par la Chambre avant l'ajournement de juin, il y a des échéances à rencontrer.

Si des témoins sont invités uniquement pour répéter ce qui a déjà été dit et publié dans le rapport de la Commission d'enquête, lors de l'analyse du projet de loi, il y aura tout de même lieu de décider si nous avons besoin d'autres renseignements additionnels pour prendre des décisions.

The Chairman: In answer to your question, Mr. Howard, I took this opportunity of calling this meeting this morning, but it is not up to me to say that we are not going to listen to any brief from those people. It is up to the Committee to decide. I did take it upon myself to contact you people here this morning, but it is up to the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 mai 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs. Monsieur Howard.

M. Howard: Monsieur le président, malgré tout le respect que j'ai à l'égard des témoins, j'aimerais soulever un point qui a besoin d'être éclairci. J'ai parlé à des représentants de la *Canadian Merchants Services Guild*, qui m'ont dit qu'au cours des 2 derniers jours, leur avocat, M. Langlois de Montréal, avait reçu un télégramme du Comité, leur disant qu'ils ne pourraient être entendus comme témoins et ne pourraient présenter un mémoire. Ils en ont conservé l'impression que toute représentation auprès du Comité leur est interdite, qu'ils ne pourront présenter de mémoire ou proposer des amendements ou des modifications au projet de loi, et ils conservent également l'impression qu'ils ne pourront répondre aux questions que le Comité pourrait vouloir leur poser, cela les ennuie et je crois comprendre que les représentants de la Fédération des armateurs du Canada ou la *Dominion Marine Association* l'ont ainsi compris, sans recevoir de communications directes. Je me demande si ceci pourrait être éclairci et si l'on pourrait indiquer que les témoins peuvent comparaître et faire des représentations concernant le projet de loi, car après tout, nous sommes ici pour perfectionner autant que possible la législation.

Le président: Monsieur Laflamme a invoqué le Règlement.

Mr. Laflamme: I simply wish to state that the question concerning the possibility of hearing witnesses could be asked after the members of the Committee have studied the bill clause by clause and express their views. If following the discussion, there is general consent, would it then be necessary to hear witnesses or to allow more witnesses to appear or to ask them to appear without knowing what we are expecting from them.

This bill, Mr. Chairman, let us not forget is the result of almost 10 years of study, the report on pilotage. It has been prepared and I understand that on the jurisdiction level, if it is to be adopted by the House before adjournment in June, there are deadlines to be met.

If witnesses are called only to repeat what has already been said and published in the report of the Commission when the bill was detailed, it will be high time to decide whether we need more information before making decisions.

Le président: Pour répondre à votre question, monsieur Howard, je profite des circonstances pour avoir une réunion ce matin, mais il ne m'appartient pas de dire si nous allons ou non entendre un mémoire présenté par cette personne. C'est le Comité qui doit en décider. Je me suis permis de vous réunir ici ce matin, mais il appartient au

[Texte]

Committee to decide whatever you people feel would be better for them. Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, reading again the Minister's statement on second reading on Friday, where he indicated not once but at least three times that he had had representations from different people, he had had complaints on certain sections of the bill, that he would give us an opportunity to discuss these fully in committee. How can we discuss these representations or these complaints unless we hear them? I do not know whom they have been made to, but I understand that the Canadian Pilots' Association have certain suggestions they would like to make. It is all right to say these people have been heard, but they have not been heard. They have been heard in a pilotage inquiry. Now we have a bill which certainly does not incorporate the inquiry 100 per cent and certain essential features have been changed. I, for one, feel that if these people have suggestions to make, they should be allowed to make them to the Committee on this bill.

• 1020

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard: I would like to follow along a little on that. As I understand it, the standard practice is for the steering committee to make arrangements for the proceedings of the Committee and the hearings of the Committee, to establish the times of hearings, to make arrangements for witnesses and the like. In the absence of the whole Committee's saying anything to the contrary, saying, "No, we do not want to hear witnesses", then it is a tacit understanding that the purpose of Committee proceedings is to permit witnesses to appear here because they cannot appear before Parliament, before the House of Commons. It is the standard practice for the steering committee to make these arrangements for witnesses to appear as individuals or groups or organizations make representations to the Committee and requests to appear.

I notice we do have some witnesses here; I do not know how that happened if the Committee has made no decision about it but I assume no motion is necessary. We are prepared to listen to Dr. Camu and officials of the department and representatives of the St. Lawrence Seaway Authority. That action having been taken, it has been listed on the agenda; then we should proceed to hear other witnesses as well. You do not need any motion at all except a motion to the contrary, that we hear no further witnesses, and I am not prepared to move that sort of motion.

I say that this Committee is duty-bound to accept and listen to witnesses who request the right to appear, especially on legislation as important as this and especially in light of the fact that already we have some witnesses scheduled to appear. The Committee by that action has already agreed to hear witnesses. The only action this Committee can then take, I submit, is an action to the contrary, to say that we hear no further witnesses. I would like your opinion and ruling on that.

[Interprétation]

Comité de décider si ce que vous leur aviez proposé leur conviendrait mieux. Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, relisant la déclaration que le Ministre a fait lors de la deuxième lecture vendredi, il a indiqué au moins trois fois qu'il avait entendu des représentations de diverses personnes, que les critiques lui avaient été faites au sujet de certains articles du bill, qu'il nous donnerait l'occasion d'en discuter à fond au Comité. Comment pouvons-nous discuter de ces représentations ou récriminations à moins de les entendre? Je ne sais pas à qui elles ont été adressées, mais je crois comprendre que l'Association canadienne des pilotes à des propositions à faire. C'est bien facile de dire que ces gens ont été entendus, mais ils ne l'ont pas été. Leur témoignage a été entendu au cours d'une enquête sur le pilotage. Nous sommes maintenant en présence d'un projet de loi qui ne renferme certainement pas toute la matière de l'enquête dont certains aspects particuliers ont été modifiés. Pour ma part, j'estime que si ces personnes ont des propositions à faire, elles doivent être autorisées à le faire à l'adresse du Comité concernant ce projet de loi.

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard: J'aimerais poursuivre un peu cette idée. D'après ce que j'en sais, la pratique ordinaire est que le Comité de direction règle les procédures du comité et les audiences du comité, détermine les horaires, conclut les arrangements avec les témoins et ainsi de suite. Faute d'une déclaration contraire de la part du Comité plénier, déclarant nettement: «non, nous ne voulons pas entendre de témoins», il demeure tacite que le but des procédures dirigé par le comité est de permettre aux témoins de comparaître parce qu'ils ne peuvent aider auprès du Parlement ou de la Chambre des communes. Le Comité de direction a pour pratique habituelle de régler la comparution des témoins particuliers ou des groupes qui désirent faire des représentations et demandent de comparaître en présence du comité.

Je constate que nous avons ici des témoins; je ne sais comment cela a pu se produire si le comité n'a rien décidé à ce sujet; mais je présume qu'il n'est pas nécessaire de proposer une motion. Nous sommes prêts à entendre M. Camu et les hauts fonctionnaires du ministère ainsi que les représentants de l'administration de la Voie maritime du St-Laurent. Des mesures ont été prises, et ceci a été porté à l'ordre du jour; nous devrions ensuite entendre d'autres témoins. Aucune motion n'est nécessaire, sinon une motion contraire décrétant que nous ne voulons pas entendre d'autres témoins, et je ne suis pas prêt à proposer ce genre de motion.

Je déclare que ce comité est tenu en conscience d'accepter et d'entendre les témoins qui réclament le droit de comparaître, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un projet de loi aussi important que celui-ci et à la lumière du fait que nous avons déjà des témoins d'inscrits pour comparaître. De ce fait, le Comité a déjà consenti à entendre d'autres témoins. La seule action que le comité puisse poser, c'est une action contraire décrétant que nous n'entendrons pas d'autres témoins. J'aimerais avoir votre opinion sur ce point du règlement.

[Text]

The Chairman: As I said before, it is not up to me to decide; it is up to the Committee to decide.

Mr. Howard: You have already decided, Mr. Chairman.

The Chairman: I called this meeting this morning because I had no alternative.

Mr. Howard: Can I ask you how it is that representatives of the St. Lawrence Seaway Authority happen to appear here as witnesses today? By what action did that take place?

The Chairman: They were called by us to appear, by the Minister.

Mr. Howard: They were called by you?

The Chairman: Yes.

Mr. Howard: Then you have already decided, Mr. Chairman, if I can put it to you, by that action that this Committee will hear witnesses. Why do you then say that you want to refuse other witnesses the opportunity to appear, which is implicit in what you said.

The Chairman: I did not say I am refusing; I am not refusing anything. It is not up to me to decide; I told you.

Mr. Howard: All right, Mr. Chairman, I would like to move that we hear witnesses who may want to appear to make representations about the bill before us, Bill C-226.

The Chairman: I think first of all we should call the orders of the day before a motion can be put. I never called the orders of the day at all, Mr. Howard.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, may I speak?

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: If I may speak to this motion put by Mr. Howard, I would say that this motion is at least premature. I personally have no objection whatsoever to our hearing witnesses. If during the course of the discussion it is found necessary that we hear witnesses, then we should make a decision. But to say today, before we start our discussion on this bill, that we will accept any witnesses that want to appear, I think is going a bit too far, or at least is premature. I think I should be ready to either support or be opposed to this motion if, during the course of the discussions, it seems necessary that some witnesses be called.

• 1025

Mr. Howe: Mr. Chairman, if I read what the Minister said in the House it might be interesting to the whole committee. This is what he said:

I am aware that while, as I mentioned, there has been general agreement in principle with most of the provisions of this bill, certain reservations have been filed by interested parties and I suggest that these

[Interpretation]

Le président: Comme je l'ai déjà dit, il ne m'appartient pas de décider; la décision revient au comité.

M. Howard: Vous avez déjà décidé, monsieur le président.

Le président: J'ai proposé la séance de ce matin parce que je n'avais pas le choix.

M. Howard: Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait que des représentants de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent se trouvent ici pour témoigner ce matin? Par quel moyen cela a-t-il pu se produire?

Le président: Le ministre et nous les avons invité à témoigner.

M. Howard: C'est vous qui les avez appelé?

Le président: Oui.

M. Howard: Vous avez donc déjà décidé, monsieur le président, si vous me permettez de le signaler, par ce moyen, que ce comité entendra des témoins. Pourquoi dire alors que vous avez l'intention de refuser d'entendre d'autres témoins alors que cela est implicite dans ce que vous dites.

Le président: Je n'ai pas dit que je refusais; je ne refuse rien. Ce n'est pas mon affaire de décider, je vous l'ai dit.

M. Howard: Très bien, monsieur le président, je propose que nous entendions des témoins qui peuvent désirer comparaître et faire des recommandations au sujet du bill que nous étudions, le bill C-226.

Le président: Je crois que nous devrions d'abord nous en tenir à l'ordre du jour, avant de proposer une motion. Je n'ai pas encore eu la chance de me référer à l'ordre du jour, monsieur Howard.

M. Laflamme: Monsieur le président, me permettez-vous un mot?

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Si vous voulez me permettre de commenter cette motion proposée par M. Howard, j'oserais dire que cette motion est pour le moins prématurée. Personnellement, je n'ai aucune objection à entendre des témoins. Si, au cours de la discussion, nous estimons opportun d'entendre des témoins, il serait alors temps de prendre une décision. Mais de déclarer aujourd'hui, avant d'entreprendre notre discussion au sujet du bill, que nous accepterons n'importe quel témoin désireux de comparaître, me semble pousser les choses un peu loin ou du moins anticiper sur les procédures. Je serais prêt à m'appuyer ou à m'opposer à cette motion si, au cours de la discussion il semble l'appeler des témoins.

M. Howe: Monsieur le président, le Comité serait peut-être intéressé à entendre ce que le ministre a déclaré à la Chambre Voici ce qu'il a dit:

Je n'ignore pas, comme je l'ai mentionné, qu'en principe l'accord est général au sujet de la plupart des dispositions de ce bill, quoique certaines réserves aient été faites par des parties intéressées mais j'es-

[Texte]

can be discussed in detail when the bill is considered in committee. Certainly I am disposed to hearing recommendations and seeing what can be done to accommodate those who in the present circumstances feel that the bill should be strengthened or changed in certain respects.

If that is not a clear indication that the Minister is suggesting that we hear witnesses, I do not know what is.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, in the absence of calling together the steering committee to decide whether or not witnesses will be called or whether or not we will recommend to this committee that witnesses be heard, I presume, as Mr. Howard has mentioned, that we do have witnesses here now, that we will hear other witnesses, and I think you will have to decide yourself whether or not a motion is necessary to hear other witnesses. Mr. Howard has made it quite clear that he would rather not move a motion if we are going to hear other witnesses.

It would appear to me that the Minister himself should have been the one to introduce the bill—I have seen this in other committees—or at least someone from his department, and then naturally we would be pleased to have the department people here to deal specifically with the areas in question.

At the same time, reading through the recommendations of the Royal Commission on Pilotage, I note there are many questions that I would like to ask, and these probably could be cleared up by witnesses on both sides of the fence. I would hope that a motion is not necessary, that you would rule we have now set the precedent and will hear witnesses.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, since the officials of the St. Lawrence Seaway are here, why do we not proceed to hear them now and then you could call a meeting of the steering committee at noon to resolve this issue of further witnesses?

I think the steering committee should consider it because there could be up to 25 or 30 witnesses who might wish to appear once you open it up. I think the committee should be guided by the recommendations of the steering committee and I would recommend strongly that you meet at the first opportunity, which would be right after this meeting, and try to find out what witnesses wish to appear, how many there may be, how long the hearings might be, and then come back and give us recommendations this afternoon on the point.

However, I think we should proceed now to hear the authorities from the St. Lawrence Seaway.

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman, if anyone is heard at this time, and the gentlemen with us today at the head table are recognized as witnesses, then it is too late to deny other witnesses the right to appear before this committee.

[Interprétation]

time que ces points peuvent être approfondis quand le bill sera étudié par le Comité. Je suis certainement très disposé à entendre des recommandations et à étudier les mesures susceptibles de convenir à ceux qui, dans les présentes circonstances, estiment devoir étendre les pouvoirs du bill ou en modifier certains aspects.

Si cela n'indique pas clairement que le ministre propose que nous entendions des témoins, j'ignore ce que cela peut vouloir dire.

M. Skoberg: Monsieur le président, si nous ne réunissons pas le comité de direction afin de décider si oui ou non des témoins seront appelés ou si oui ou non nous devons recommander à ce Comité que des témoins soient entendus, je présume, comme M. Howard l'a mentionné, que nous avons ici des témoins, que nous entendrons d'autres témoins, et je crois que vous devrez vous-mêmes décider si oui ou non une motion doit être présentée en vue d'entendre d'autres témoins. M. Howard a déclaré très franchement qu'il ne présenterait pas de motion si nous devions entendre d'autres témoins.

Il me semble que c'est le ministre lui-même qui aurait dû introduire le bill—je l'ai observé dans d'autres comités—ou du moins quelque représentant de son ministère, et nous serions naturellement très empressés d'accueillir ici des représentants de son ministère pour éclairer spécifiquement ces zones obscures de la question.

À la lecture des recommandations de la Commission royale sur le pilotage, j'observe plusieurs questions que j'aimerais poser et elles pourraient sans doute être expliquées par des témoins des deux côtés de la barrière. J'ose espérer qu'une motion ne sera pas nécessaire et que vous pourrez décider dès à présent, puisque nous avons établi un précédent, que nous entendrons des témoins.

M. Allmand: Monsieur le président, puisque les hauts-fonctionnaires de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sont ici, pourquoi ne pas les entendre et réunir ensuite le Comité de direction vers midi afin de trancher la question à savoir si nous devons entendre d'autres témoins?

Je pense que le Comité de direction doit régler le problème, car il pourrait y avoir 25 à 30 témoins désirant comparaître une fois qu'ils seront autorisés. Je sais que le Comité doit se guider sur les recommandations du Comité de direction et je vous recommande fortement que la réunion ait lieu le plus tôt possible et qu'elle soit immédiatement après la présente réunion, afin de savoir quels sont les témoins qui désirent être entendus, s'ils sont nombreux, combien dureront les audiences, puis transmettre les recommandations au Comité cet après-midi concernant cette question.

Toutefois, je crois que nous devrions maintenant entendre les administrateurs de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Skoberg: Sur un appel au règlement, monsieur le président. Si nous entendons qui que ce soit, et les personnes assises à la table du président sont reconnues comme témoins, il est trop tard pour refuser d'entendre d'autres témoins et leur permettre de comparaître devant ce Comité.

[Text]

The Chairman: Who said that we denied anything?

Mr. Skoberg: I am just saying that if we do hear these witnesses and then the steering committee or this committee decides we are not going to hear others, we have no right at all at this time to hear anyone until this is cleared up. It is not fair to the other people who wish to make representations.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I would just point out that the St. Lawrence Seaway has a special place in this bill; it is an administrating authority under the bill.

I am not saying the others should not be denied. I am not on the steering committee. I understand Mr. Skoberg is.

Should this type of discussion not be started in the steering committee? Let us proceed with the hearing of the witnesses. Mr. Howe pointed out that we were late starting the meeting; I think we should get to the business as quickly as possible.

The Chairman: That was my idea too. We could start with Dr. Camu, who has a brief statement to make on this bill. Then if the committee feels after Dr. Camu's statement that we should hear witnesses, Mr. Howard's motion would be in order and could be voted on. Would you agree with that?

Mr. Howe: What is wrong with it being in order now?

The Chairman: It is up to you, if you want to put it now.

An hon. Member: I believe it is in order now.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I have one question for clarification. Is Dr. Camu appearing here in his old capacity as head of the St. Lawrence Seaway or in his new capacity as head of Canadian Marine Transportation?

An hon. Member: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, any statement he would make now would be on behalf of the Minister.

The Chairman: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Then I would agree to hearing Dr. Camu's statement, but I would not agree to hearing any witnesses from the St. Lawrence Seaway until we have a clear decision as to whether or not we will hear witnesses.

If we hear witnesses from the St. Lawrence Seaway now, we are tying the hands of the steering committee. How can the steering committee take any other decision once we have heard them? So I would go along on that basis. I would hear Dr. Camu on behalf of the department.

The Chairman: Mr. McNulty.

Mr. McNulty: Mr. Chairman, I would support Mr. Allmand. He said exactly what I was going to say. We have

[Interpretation]

Le président: Qui prétend que nous refusons quoi que ce soit?

M. Skoberg: Je dis simplement que si nous entendons les témoins présents, et que le Comité de direction ou notre Comité décide que nous n'entendrons pas d'autres témoins, nous n'avons pas tout le droit présentement, d'entendre qui que ce soit, avant que la question soit élucidée. Cela n'est pas juste à l'égard d'autres personnes qui désirent faire des représentations.

M. Allmand: Monsieur le président, permettez-moi de vous signaler que la Voie maritime du Saint-Laurent occupe une place de choix dans ce projet de loi, c'est une administration établie en vertu des dispositions du bill.

Je ne dis pas que nous devons refuser d'entendre d'autres témoins. Je ne fais pas partie du Comité de direction. Mais M. Skoberg en fait partie d'après ce que je sais.

Est-ce que ce genre de discussion n'appartient pas au Comité de direction? Prêtons l'oreille aux témoins. M. Howe a fait remarquer que la séance était déjà commencée; venons-en donc au point le plus tôt possible.

Le président: C'est aussi ce que je désirais. Nous pourrions commencer avec M. Camu, qui a une brève déclaration à faire au sujet de ce bill. Si le Comité estime, après avoir entendu la déclaration de M. Camu, que nous devons entendre des témoins, la motion de M. Howard pourrait être présentée dans les règles. Êtes-vous d'accord?

M. Howe: Qu'est-ce qui l'empêche d'être tout de suite conforme aux règlements?

Le président: Vous êtes libre de la présenter maintenant si cela vous convient.

Une voix: Elle est tout de suite conforme au règlement.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'ai une question qui peut éclairer ce point. Est-ce que M. Camu se présente ici sous son titre ancien de directeur de la Voie maritime du Saint-Laurent ou sous son nouveau titre de directeur de l'administration des Transports maritimes canadiens?

Une voix: C'est cela.

M. Thomas (Moncton): Autrement dit, tout ce qu'il peut déclarer maintenant le sera au nom du ministre.

Le président: Oui.

M. Thomas (Moncton): Je veux donc entendre la déclaration de M. Camu, mais je n'accepte pas d'entendre quelque témoin que ce soit de l'administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent avant d'être parfaitement fixé quant à entendre oui ou non d'autres témoins.

Si nous entendons les témoins de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent à présent, nous lions les mains du Comité de direction. Comment le Comité de direction peut-il en décider autrement si nous les avons déjà entendus? Je suis donc d'accord dans ces conditions. J'aimerais entendre M. Camu de la part du ministère.

Le président: Monsieur McNulty.

M. McNulty: Monsieur le président, j'appui M. Allmand. Il a dit exactement ce que je voulais dire. Les

[Texte]

the St. Lawrence Seaway people before us and I think we should hear them, then turn it over to the steering committee and have them bring back a decision this afternoon.

• 1030

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, is Dr. Camu speaking on behalf of the Minister? I was not aware of this when I read the Orders of the Day.

Dr. P. Camu (President, The St. Lawrence Seaway Authority): I told you that at the beginning.

Mr. Skoberg: Well, we have other witnesses here as well. If he is here on behalf of the Minister, then that changes the situation somewhat, but if there are any other witnesses here who are going to speak on behalf of anyone except the Minister, then of course the problem still exists and it would not be right for anyone to make any observations without someone else having the right to add a determining factor before this legislation is passed.

The Chairman: Would you let Dr. Camu explain his exact position?

Mr. Skoberg: Go ahead.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: Thank you, Mr. Chairman. I think this will help, at least to start with. I am not here in my capacity as President of the St. Lawrence Seaway Authority today at all. It is the other hat. It is the Canadian Marine Transportation Administration and under that, on behalf of Marine Services and within Marine Services, the Pilotage Authority as such as an administration that exists today. So, it is in this special capacity.

The only witness out of the group of four that is with me who is really with the Seaway Authority is the second one, Mr. Carvell. He is counsel for the Authority and he is here only at the time when we will reach, if we ever do, that part of the bill where we are talking about one of the four regional authorities to come under the Seaway as a subsidiary company, and he is only here to give explanations.

The other witness is Mr. Macgillivray, who is head of the Marine Regulations, under which pilotage as such comes today.

The other two gentlemen are two officials of this group, Captain Latter and Mr. Taylor. So it is really a group of officials of the department as such to give explanations and to answer all questions to the best of our ability. It is in that capacity.

Mr. Howard (Skeena): It was based upon information contained in the journals and information in the notification, with the understanding that Dr. Camu and other representatives of the Seaway Authority would be appearing as witnesses, and the information that I received from the Canadian Merchant Service Guild

[Interprétation]

délégués de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sont en notre présence et je pense que nous devons les entendre, et nous en remettre au Comité de direction qui nous fera connaître sa décision cet après-midi.

M. Skoberg: Monsieur le président, est-ce que M. Camu parle au nom du ministre? Je ne m'en suis pas rendu compte quand j'ai lu l'Ordre du jour.

M. P. Camu (Président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Je vous l'ai dit dès le début.

M. Skoberg: Eh bien, nous avons d'autres témoins ici également. Si M. Camu témoigne ici au nom du ministre, cela change un peu la face des choses; mais s'il y a ici des témoins qui doivent parler au nom de quiconque, sauf le Ministre, la difficulté n'en persiste pas moins et il ne serait pas juste de faire des observations sans que quelqu'un d'autre soit autorisé à faire valoir quelques facteurs déterminants avant de passer ce projet de loi.

Le président: Voulez-vous s'il vous plaît permettre à M. Camu d'expliquer exactement quelles sont ses attributions?

M. Skoberg: Très bien.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Merci, monsieur le président. Je pense que ceci donnera au moins un point de repère. Je ne suis pas ici à titre du président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je porte aujourd'hui le chapeau du président de l'Administration des Transports maritimes canadiens et, à ce titre, de la part des services maritimes, je parle au nom des Services maritimes et de l'administration du pilotage comme telle, car cette administration existe aujourd'hui. C'est donc à ce titre particulièrement que je témoigne.

Le seul témoin parmi les quatre qui m'accompagnent et qui relève vraiment de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent est le second à ma droite, M. Carvell. Il est le conseiller juridique de l'Administration et il n'est ici qu'au cas où nous parviendrions, si jamais nous y arrivons, à la partie du bill où il est question d'une des quatre administrations régionales relevant de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent à titre de filiale et son rôle n'est autre que de donner des explications.

L'autre témoin est M. Macgillivray, le directeur des Règlements maritimes, régissant le pilotage.

Les deux autres sont des hauts fonctionnaires de ce groupe, le Capitaine Latter et M. Taylor. Le groupe est donc composé de hauts fonctionnaires du ministère remplissant leur fonction et chargés d'expliquer et de répondre à toutes les questions au meilleur de leur connaissance. Ce sont là leurs attributions.

M. Howard (Skeena): J'allais d'après les renseignements donnés dans les procès verbaux et dans les avis, croyant comprendre que M. Camu et d'autres représentants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent comparaitraient comme témoins et l'information qui m'a été transmise par la *Canadian Merchant Service*

[Text]

about the understanding that they would not be able to appear, that I moved the motion. That still leaves the question of the gentleman who is counsel for the Seaway Authority as being part of the delegation, as it were. That is something I will let you decide, but that being the case, I think perhaps the progress of the Committee should stay where it was in the first place, in the hands of the steering committee. If that had been done before, Mr. Chairman, with respect, we would not be in this situation.

The Chairman: I agree with you, Mr. Howard.

Mr. Howard (Skeena): If, as Mr. Allmand suggests, the steering committee meets at the conclusion at this morning's meeting and makes some determination about additional witnesses, that is fine. We will let it go until the afternoon meeting.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I just want to say that last evening I spent about four or five hours with the pilots association and on their behalf I have some suggestions or recommendations to make. I think it would be appropriate to reserve the right of either the pilots or the marine association to appear after we have listened to witnesses, but if during the discussion there is general agreement, then it could be at this very moment, to decide whether or not we hear the witnesses. I believe, on behalf of the Pilots Association, if most of the recommendations that we are going to put before the committee are acceptable, we will not need to recall these witnesses because we will be satisfied or they will be satisfied.

• 1035

The Chairman: Do you agree to withdraw your motion for the meantime, Mr. Howard?

Mr. Howard: I will withdraw the motion on the basis that the steering committee is going to meet at lunch hour and certainly not on the basis of Mr. Laflamme's suggestions because it is presumptuous on his part to think we should determine what somebody else may or may not accept in terms of pilotage legislation.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I hope the steering committee will try to assess how many possible witnesses there would be, what might be a representative number of witnesses to present views on this bill and then come back with recommendations, either that we should hear a few witnesses, a lot of witnesses or no witnesses at all, but do not make the decision until you have met.

The Chairman: After this meeting, the steering committee will meet and come back with new suggestions. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Interpretation]

Guild qui me laissait entendre qu'ils ne pourraient comparaître et c'est pourquoi j'ai proposé une motion. Cela n'éclaire pas la situation du conseiller juridique de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent non plus que son titre au sein de la délégation. C'est vous qui en déciderez, mais vu cette observation je pense que le Comité devrait s'en tenir là où il était d'abord, entre les mains du comité de Direction. Si ces précautions avaient été prises d'avance, monsieur le président, sauf tout le respect que je vous dois, nous ne serions pas pris dans cette situation.

Le président: Je conviens de cela avec vous, monsieur Howard.

M. Howard (Skeena): Si, comme le propose M. Allmand, le comité de direction se réunit après la séance de ce matin et décide si oui ou non nous devons entendre d'autres témoins, fort bien. Nous allons remettre la question à la séance de cet après-midi.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je tiens simplement à mentionner que j'ai passé hier soir quatre à cinq heures avec l'Association des pilotes et j'aurais des propositions et des recommandations à faire de leur part. Il me semblerait opportun d'accorder le droit soit aux pilotes ou à l'association maritime de comparaître après que nous aurons entendu les témoins; mais, si au cours de la discussion, l'accord est général, nous pourrions immédiatement décider si oui ou non nous entendrons des témoins. Au nom de l'Association des pilotes, je crois pouvoir dire que si la plupart des recommandations que nous allons présenter au Comité sont acceptables, nous n'aurons pas besoin de faire revenir les témoins étant donné que nous serons satisfaits ou qu'ils seront satisfaits.

Le président: Monsieur Howard, acceptez-vous de retirer votre motion pour le moment

M. Howard: Je retire ma motion à condition que le comité de direction se réunisse à l'heure du déjeuner; je ne la retire certainement pas en fonction de ce que vient de dire M. Laflamme, car il est extrêmement présomptueux de sa part de penser que nous pouvons déterminer ce que quelqu'un d'autre voudra ou ne voudra pas accepter en ce qui concerne les lois sur le pilotage.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, j'espère que le comité de direction va essayer d'évaluer le nombre éventuel de témoins, c'est-à-dire le nombre acceptable de témoins que nous pourrions entendre au sujet de ce bill, et qu'ensuite le comité de direction fera une déclaration; il nous dira si nous devons entendre quelques témoins, de nombreux témoins ou pas de témoin du tout; mais nous ne devons pas prendre de décision avant cette réunion.

Le président: Après cette réunion, le comité de direction se réunira et apportera de nouvelles suggestions. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

The Chairman: I will call on Dr. Camu to make a statement then. Dr. Camu.

Dr. Camu: Thank you, Mr. Chairman. Without repeating what the Minister said in the House when presenting the bill officially, as well as the reply of others, I would like to go a little bit further and give you an idea how the new organization would look. This would be, I think, another piece of the foundation leading towards the presentation and conclusion of the bill and I hope that it will lead to the approval by the Committee.

What we are contemplating for the future is basically four big regional districts that would include pilots already serving within various small regions. We are contemplating first an Atlantic region that would group 72 pilots, a Laurentian region that would include 251 of them, a Central region that would include all the Great Lakes with 111 men and the Western region which would be the Pacific Coast with about 80. So, it is a total of about 514 people with whom we are dealing at this moment as a group of pilots. These are the pilots that are fully qualified men. I am excluding here the number of apprentices, but this gives you an idea of the group of people who are performing this type of work at this moment in Canada.

To support these people, we have a small administrative staff in each one of these four regions. There are 16 people in the Atlantic region; 17, in the Laurentian region; 7, in the Central Region and 8, on the West Coast. There are also a number of boats and buildings needed to perform these services and there are some small wharfs as well. If you wish to have another idea of the operating revenue of each one of these four regions—I am always talking about the future to give you an idea of how they would work—the Atlantic region would represent a gross revenue of approximately \$950,000; the Laurentian region would be about \$4½ to \$5 million; the Central region, again the Great Lakes, about \$2½ million, and the Western region, a gross revenue of about \$2.1 million.

The operating expenses of these four regions, to give you an order of magnitude again, is something like this: Operating expenses of the future Atlantic region would be about \$1.2 to \$1.5 million a year, the Laurentian region would be about \$5 million or more dollars a year; the Central region about \$2.4 million and the Western region, \$2.5 million. So these few figures give an idea of the four regions we are contemplating organizing under the proposed bill.

It is one of the basic recommendations of the Royal Commission, in its first volume, that there should be some sort of Crown corporation, or something of that kind, to operate the organization—on one side, hiring pilots, and there is a choice there in the bill, and on the other hand, selling these services to steamship companies—pretty well on a self-sufficient basis. We realize that there should be a transition period because overnight it would be impossible for these four groups to operate, let us say, on a self-sufficient basis, and we feel that a transition period of about five years would be needed whereby it would be possible gradually to decrease the amount of subsidies, I am using only a word here, and let these four small Crown corporations really have a chance to operate on a self-sufficient basis after a period of about five years.

[Interprétation]

Le président: Je vais donc céder la parole à M. Camu qui va nous faire une déclaration. Monsieur Camu.

M. Camu: Merci, monsieur le président. Sans répéter ce qu'a déjà dit le ministre à la Chambre lorsqu'il a présenté officiellement ce bill, et sans répéter non plus les réponses des autres personnes, j'aimerais aller un peu plus avant et vous donner une certaine idée de ce dont aura l'air cette nouvelle organisation. A mon avis, cela constituera un pas de plus en avant en ce qui concerne l'adoption de ce bill et j'espère que j'aurai l'approbation du Comité.

Nous envisageons de créer, pour l'avenir, quatre grands districts régionaux qui comprendraient les pilotes qui travaillent déjà dans le cadre de plusieurs petites régions. Tout d'abord, nous envisageons de créer une région atlantique qui regrouperait 72 pilotes; ensuite, une région laurentienne qui comprendrait 251 pilotes; une région centrale qui comprendrait les Grands Lacs et 111 hommes; et enfin une région de l'Ouest qui concernerait la Côte du Pacifique et comprendrait environ 80 pilotes. Au total, cela représente environ 514 personnes qui travaillent actuellement en tant que pilotes. Il s'agit-là de pilotes qualifiés. J'exclus de ces considérations les apprentis; cela vous donne une idée d'ensemble sur le groupe de personnes accomplissant ce genre de travail, pour le moment, au Canada.

Pour aider ces personnes, nous avons à notre disposition un petit personnel administratif réparti dans chacune de ces quatre régions. Il y a 16 personnes pour la région atlantique, 17 pour la région laurentienne, 7 pour la région centrale et 8 pour la côte ouest. Nous avons également un certain nombre de bateaux et de bâtiments qui nous permettent d'accomplir les services en question et nous possédons également quelques petits quais. Si vous désirez également avoir une idée des sommes d'argent nécessaires au fonctionnement de chacune de ces grandes régions, je parle de nos projets d'avenir, voici quelques chiffres: la région atlantique représenterait un chiffre global d'environ \$950,000; la région laurentienne 4 millions et demi à 5 millions de dollars; la région centrale, c'est-à-dire les Grands Lacs, environ 2 millions et demi de dollars; et enfin la région de l'Ouest, environ 2.1 millions de dollars.

Les dépenses de fonctionnement de ces quatre régions seraient à peu près les suivantes: pour la future région de l'Atlantique, 1.2 à 1.5 millions de dollars par an; pour la région laurentienne, environ 5 millions de dollars par an; pour la région centrale environ 2.4 millions de dollars et pour la région de l'Ouest, 2.5 millions de dollars. Ces chiffres vous donneront une idée approximative des quatre grandes régions que nous envisageons de créer dans le cadre du bill que nous étudions actuellement.

L'une des recommandations essentielles de la Commission royale d'enquête, recommandation exprimée dans le premier volume du rapport, précise qu'il faudrait qu'une sorte de société de la Couronne, ou quelque autre organisme de ce genre, s'occupe de l'organisation; d'une part, il faut engager des pilotes (le bill, en ce domaine, nous offre le choix), et d'autre part, il faut vendre les services que nous fournissons aux compagnies de navigation; il faudrait donc que cette société de la Couronne ou cet organisme quelconque puisse faire fonctionner ces quatre régions de manière autonome. Évidemment, il faudra qu'il y ait une période de transition car il est absolument

[Text]

Everybody has had a chance to have a copy of the bill; it has been already discussed at second reading and we would much prefer to answer questions and give precise explanations, if needed. Later on, if the committee looks at the bill clause by clause then I think we would be able to explain further any dubious or any unfair points.

The Chairman: Would the committee agree that we stand Clause 1?

Cause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions*.

The Chairman: Mr. Laflamme, on clause 2.

Mr. Laflamme: Just by way of clarification, Dr. Camu, if you do read in the report of the Royal Commission on Pilotage, there might be a definition of what a pilot is; someone who is responsible for the conduct of the ship. I do realize that during the course of the administration of the Canada Shipping Act, the word "conduct" has been already tested and defined before the courts as its meaning regarding the activities of a pilot. Justice Bernier had recommended that we do specify that the pilot is someone who takes care of the navigation of the ship, but after having second thoughts to the words, I believe that the word "conduct" might be the one, in view of the fact, that it has already been the word used previously. I would just like to know if you had given thought to this word when drafting the bill.

Dr. Camu: Mr. Chairman, I would like, since we have started looking at these clauses one after another, that on any word of interpretation of further explanation, Mr. Macgillivray will make the comments, and I will just supplement for any other specific points related more on policies or on over-all approach as such.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Laflamme: It is paragraph (d) of clause 2, the definition of "compulsory pilotage".

Mr. Ron Macgillivray (Director, Marine Regulations Branch, Ministry of Transport): I can only say, Mr. Chairman, that in drafting the bill, we have taken an approach that agrees with the ideas that Mr. Laflamme has just expressed. That is to say the word "conduct", or "having the conduct of the ship" as a phrase has been in the legislation for many, many years. It is well understood. It has a definite legal meaning, and I think it means the same thing as the royal commissioner meant

[Interpretation]

impossible de faire fonctionner ces quatre groupes d'emblée, de manière autonome; il nous semble qu'une période de transition d'environ 5 ans sera nécessaire; cela permettra de réduire progressivement le montant des subsides, ceci n'est qu'un mot parmi tant d'autres, et cela permettra également à ces quatre petites sociétés de la Couronne d'essayer de fonctionner de manière autonome en faisant leurs frais après une période d'environ 5 ans.

Je pense que tout le monde possède actuellement une copie du bill; on en a déjà discuté lors de la seconde lecture et nous préférons répondre à vos questions et donner des exemples précis, si vous en avez besoin. Plus tard, si votre Comité décide d'étudier ce bill article par article, je pense que nous pourrions vous expliquer les points qui ne seraient pas très clairs ou qui seraient douteux.

Le président: Le Comité accepte-t-il de réserver l'article 1?

L'article 1 est réservé.

L'article 2—*Définitions*

Le président: M. Laflamme vous voulez parler de l'article 2.

M. Laflamme: J'aimerais une précision, monsieur Camu, si l'on étudie que le rapport de la Commission Royale d'enquête sur le pilotage, on peut y trouver une définition du mot pilote; il s'agit de quelqu'un responsable de la conduite d'un navire. Je sais bien que tout au long de l'application de la loi sur la marine marchande du Canada, le mot «conduite» a déjà été précisée et définie devant les tribunaux en ce qui concerne sa signification par rapport aux activités d'un pilote. Le juge Bernier a recommandé que nous précisions qu'un pilote est celui qui s'occupe de la navigation du navire, mais il recommande également que nous accordions un peu plus d'attention à la définition de ces mots; je crois qu'en particulier le mot «conduite» mériterait un peu de cette attention, étant donné surtout que ce mot a déjà été utilisé auparavant. J'aimerais donc tout simplement savoir si vous avez réfléchi à ce mot lorsque vous avez rédigé le bill.

M. Camu: Monsieur le président, étant donné que nous avons commencé à étudier ce bill article par article j'aimerais que ce soit M. Macgillivray qui fasse les commentaires nécessaires au sujet de toutes ces définitions ou de toutes ces explications supplémentaires; je me contenterai d'apporter des renseignements supplémentaires au sujet de points plus précis concernant nos politiques ou du moins nos méthodes d'ensemble en tant que telles.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Laflamme: Il s'agit de l'alinéa (d) de l'article 2, la définition du mot «pilotage obligatoire».

M. Ron Macgillivray (directeur des règlements maritimes, ministère des Transports): Monsieur le président, tout ce que je puis dire c'est qu'en rédigeant ce bill nous avons respecté les idées que vient de mentionner M. Laflamme. C'est-à-dire que le mot «conduite» ou la phrase «assurer la conduite d'un navire» a déjà fait partie des textes de loi depuis bien des années. Ceci est entendu. Ces mots ont déjà un sens légal précis, et je pense que c'est le sens même que les membres de la

[Texte]

when he said that the ships navigation should be under the control of a pilot. This is really a legal drafting point, and I think the bill is clear on it, and that the meaning is properly set out in the bill.

Mr. Laflamme: Thank you. I have nothing else to say on clause 2.

The Chairman: Mr. Thomas, have you anything on clause 2?

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I think I was reading something else when you called clause 1 and stood it and went on to clause 2. I thought we would have possibly a general discussion of it first. However, I guess I can get my question into this clause under interpretation.

Mr. Macgillivray, one of the basic recommendations of the pilotage commission was that there be a central pilotage authority responsible to Parliament through a minister, and the powers of this authority were spelled out in some detail to alter districts, to classify the type of pilotage, and in general to exert administrative control.

In the bill, I cannot see where this recommendation has been followed. There is nothing under interpretation to show what the central pilotage authority might be. Has this recommendation been followed in the bill?

Mr. Macgillivray: No, it has not, sir. The royal commission did recommend that there be a central agency, a Crown corporation, separate from the department. But in looking at the problem, when we came to see what the organization would be, it appeared to us that it was going to involve firstly, probably too large a bureaucracy, since within the Ministry of Transport we expect to have a reasonably small staff with reasonably limited functions.

• 1045

One of the other principle recommendations of the royal commission was that there be a wide decentralization of powers and to set up another Crown corporation in Ottawa to oversee the work of these regional people would, we felt, cause a greater trend toward centralization in the work to pilotage. The aim of the bill has been, to the greatest extent possible, to decentralize the authority to deal with pilotage matters, both on a day-to-day basis and in the establishing of long-range policies.

Mr. Thomas (Moncton): Will the bill as written provide as much decentralization as the royal commission suggested there would be? In other words, you would cut the districts from twenty or whatever it was to four. Is that right?

[Interprétation]

Commission royale d'enquête voulait le leur donner lorsqu'ils ont dit que la navigation des bateaux devrait être contrôlée par un pilote. Il s'agit là d'une question de rédaction d'ordre juridique, et je pense que le bill est tout à fait clair à ce sujet; la signification des mots est très bien précisée dans le bill.

M. Laflamme: Merci. Je n'ai rien à ajouter au sujet de l'article 2.

Le président: Monsieur Thomas avez-vous un commentaire à faire au sujet de l'article 2?

M. Thomas: Monsieur le président, je pense que j'étais en train de lire quelque chose d'autre lorsque vous avez parlé de l'article 1, lorsque vous l'avez fait réserver, lorsque vous avez abordé l'article 2. Je pensais que nous aurions peut-être une discussion d'ensemble pour commencer. Du moins, je crois pouvoir introduire ma question maintenant, alors que nous parlons de cet article d'interprétation.

Monsieur Macgillivray, la Commission d'enquête sur le pilotage avait fait une recommandation essentielle: il faudrait qu'une autorité centrale de pilotage soit responsable devant le Parlement par l'intermédiaire par un ministre et les pouvoirs de cette autorité soient bien déterminés, surtout en ce qui concerne les modifications éventuelles aux districts, la classification des genres de pilotage, et d'une manière plus générale en ce qui concerne le contrôle administratif.

Dans ce bill, je ne vois pas où l'on a suivi cette recommandation. Il n'y a rien dans l'article d'interprétation qui indique quelle pourrait être cette autorité centrale du pilotage. Est-ce que l'on a suivi cette recommandation en rédigeant le bill?

M. Macgillivray: Non, on ne l'a pas fait, monsieur. La Commission royale d'enquête a recommandé que l'on crée un organisme central, une société de la Couronne, qui soit bien distincte du ministère. Mais, lorsque nous avons examiné le problème, lorsque nous avons réalisé ce que serait cet organisme, nous avons compris que cela entraînerait une bureaucratie bien trop importante, étant donné surtout qu'au ministère des Transports nous espérons avoir un personnel relativement réduit, personnel ayant des fonctions raisonnablement limitées.

L'une des autres recommandations importantes de la Commission royale d'enquête était que l'on décentralise le plus possible les pouvoirs et que l'on crée une autre société de la Couronne à Ottawa de manière à superviser le travail de ces bureaux régionaux. A notre avis, cela aurait créé bien plus de centralisation en ce qui concerne le pilotage; le but de ce bill est, dans toute la mesure du possible, de décentraliser les pouvoirs et les autorités en ce qui concerne ces questions de pilotage, à la fois pour le travail quotidien et pour l'établissement de politiques à long termes.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que le bill tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle permet toute la décentralisation suggérée par la Commission royale d'enquête? En d'autres termes, vous ramenez le nombre de districts de 20, je ne sais plus le chiffre exact, à quatre. Cela est-il exact?

[Text]

Mr. Macgillivray: From twenty-nine to four.

Mr. Thomas (Moncton): Do you still feel that you will meet the essential recommendations of that part of the royal commission in that these matters should be in the hands of local authorities—in other words, that there should be more decentralization?

Mr. Macgillivray: Yes. When you study the bill closely, you will see that there is a wide area of discretion and decentralized authority in the regional pilotage authorities: a higher degree of decentralization than we could have got if we had 29. Actually, the royal commission did not recommend 29: they recommended about 15 or 16 local authorities. Even so, to have given a great degree of local authority to them would have made it a much more difficult thing to administer, and we probably would have needed a central pilotage authority.

Mr. Thomas (Moncton): That is all, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Major.

M. Major: M. Camu a parlé de districts; la baie d'Hudson et la baie James ne sont-elles pas de votre juridiction?

M. Camu: Oui, monsieur Major, cela entre dans la juridiction de la région laurentienne.

M. Major: Ah bon.

M. Camu: Oui. D'ailleurs, je pense qu'à la fin du bill, vous avez une description des régions, ce n'est peut-être pas indiqué dans ce cas-là, mais c'est notre intention d'inclure, au point de vue administratif, le secteur de la route de la baie d'Hudson qui va vers le port de Churchill, sous l'administration de la région laurentienne.

Je voudrais faire une correction à la réponse que je donnais à M. Major il y a un instant, je m'excuse. A la page 27, de l'annexe, je me suis trompé. La description est très claire: toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario et du Manitoba et les eaux limitrophes relèveraient plutôt de la région centrale. Vous avez la description des limites de chacune des quatre régions à la page 27 de l'annexe.

Le président: Monsieur Laflamme.

• 1050

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, Clause 2, is the clause that defines some real important functions and if we go further into the bill we will see the very prestigious expression "pilotage certificate holder." I believe we should stand this clause because at this very moment if we are going to allow pilotage certificates we must at least define what it is in essence, what a pilotage certificate holder is. I think this should be defined in Clause 2 of the bill.

The Chairman: Do you mean Paragraph (b)?

Mr. Laflamme: I mean to add a new subsection, which would either...

[Interpretation]

M. Macgillivray: De 29 à 4.

M. Thomas (Moncton): Pensez-vous toujours respecter les recommandations essentielles de la Commission royale d'enquête? Il est à recommander que ces questions relèvent des autorités locales, en d'autres termes, qu'il y ait davantage de décentralisation.

M. Macgillivray: Oui. Si vous étudiez le bill de près, vous verrez qu'on laisse une certaine liberté et que l'on accorde un maximum de décentralisation aux autorités régionales de pilotage: Nous accordons bien plus de décentralisation que nous n'aurions pu le faire si nous avions toujours eu les 29 régions. En fait, la Commission royale d'enquête n'a pas recommandé 29 régions: elle en a recommandé environ 15 ou 16. Mais, même dans ce cas-là, leur accorder un plus grand degré d'autorité au niveau local aurait rendu les organismes bien plus difficile à administrer; il aurait probablement fallu créer une autorité centrale de pilotage.

M. Thomas (Moncton): C'est tout, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Major.

Mr. Major: Mr. Camu, you spoke about districts; Aren't Hudson Bay and James Bay part of your jurisdiction?

Mr. Camu: Yes, Mr. Major, they come under the jurisdiction of the Laurentian region.

Mr. Major: Very well.

Mr. Camu: Yes. In fact, I think that in the end of the bill, there is a description of these regions; maybe it is not indicated in this part, but we mean, in an administrative point of view, to include the Hudson Bay route going towards Port Churchill in the jurisdiction of the Laurentian region.

Excuse-me, I would like to make a rectification in the answer I was giving Mr. Major a minute ago. I am sorry, it is not on page 27, I made a mistake. The description is very clear; all the Canadian waters of the Ontario and Manitoba provinces and all the adjacent waters would come under the central region jurisdiction. The limits of each of these four regions appear on page 27 of the appendix.

The Chairman: Mr. Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, l'article 2 définit certaines fonctions réellement importantes; si l'on allait un peu plus avant dans le bill, on rencontrait l'expression très prestigieuse de «détenteur d'un certificat de pilotage». Je pense que nous devrions réserver cet article pour le moment, car si l'on devait décerner des certificats de pilotage, il faudrait au moins définir ce que cela constitue, c'est-à-dire ce qu'est réellement le détenteur d'un certificat de pilotage. Je pense que cela devrait être défini dans l'article 2 du bill.

Le président: Vous voulez parler de l'alinéa (b)?

M. Laflamme: Je voudrais que l'on ajoute un nouvel alinéa, qui...

[Texte]

The Chairman: Do you intend to bring in an amendment to this clause, Mr. Laflamme?

Mr. Laflamme: After Paragraph (k).

The Chairman: After Paragraph (k)?

Mr. Laflamme: After Paragraph (k) or right after pilot "Licence." I do not know where it could be placed, but I would first like to have some explanation as to why, where and how you came to the conclusion to use the expression "pilotage certificate holder", because when we reach some other clauses this phrase again appears and I believe this is the essence of the whole bill. If the Committee is going to agree that some pilotage certificates are going to be issued in compulsory areas at least, then this should be clearly defined in Clause 2.

An hon. Member: Is that subclause (j)?

Mr. Laflamme: No, it is not in Clause 2. I suggest that while in Clause 2 we do take the opportunity of defining "Authority", "Apprentice pilot", "Compulsory pilotage", "Compulsory pilotage area", "Licence" and "Licensed pilot", we must at least also define what a pilotage certificate holder is.

An hon. Member: Is that not Clause 2, Paragraph (j)?

Mr. Laflamme: No, Paragraph (j) is only a licensed pilot.

Mr. Thomas (Moncton): You were talking about a pilotage certificate.

Mr. Laflamme: But during the course of study of the bill you will see the right to issue pilotage certificates.

The Chairman: Mr. Laflamme, I think Mr. Macgillivray has some clarification to make with respect to your point of view. Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I think this is a mixture of a point of substance and a legal drafting point. To define "pilotage certificate holder" we would have to say, "The holder of a pilotage certificate means a person who holds a pilotage certificate." That is just the legal drafting point.

There is another point. I realize that the representatives of the pilots are proposing that there be a definition which would say more about what the qualifications or attributes of the holder of this certificate should be.

Mr. Laflamme: Yes.

Mr. Macgillivray: I think the appropriate place for that is in the subsequent provision of the bill when we come to the requirement...

Mr. Laflamme: The specifications?

Mr. Macgillivray: No, in a later clause there is a provision that the ship be under the conduct of a pilot or the holder of a pilotage certificate, and at that stage I think it

[Interprétation]

Le président: Avez-vous l'intention de présenter un amendement à cet article, monsieur Laflamme?

M. Laflamme: Après l'alinéa (k).

Le président: Après l'alinéa (k)?

M. Laflamme: Après l'alinéa (k) ou plutôt, après la définition de «brevet» du pilote. Je ne sais pas exactement où l'on pourrait placer cela, mais j'aimerais tout d'abord avoir des explications à ce sujet. Quand, comment, et pourquoi en êtes-vous arrivés à utiliser l'expression «détenteur d'un certificat de pilotage», car, lorsque l'on aborde d'autres articles, cette phrase apparaît à nouveau, et à mon avis cela constitue l'essence même de ce bill tout entier. Si le Comité acceptait que l'on donne un certain nombre de certificats du pilotage, tout au moins dans les régions où cela sera obligatoire, et bien, je pense que cela devrait être précisé clairement dans l'article 2.

Une voix: S'agit-il de l'alinéa (j)?

M. Laflamme: Non, cela ne fait pas parti de l'article 2. Je suggère donc que, puisque dans l'article 2 nous définissons les mots «autorité», «apprenti pilote», «pilotage obligatoire», «zone de pilotage obligatoire», «brevet», et «pilote breveté», nous définissions également ce qu'est le titulaire d'un certificat de pilotage.

Une voix: Est-ce que cela n'est pas l'objet de l'alinéa (j) de l'article 2?

M. Laflamme: Non, l'alinéa (j) concerne seulement les pilotes brevetés.

M. Thomas (Moncton): Vous parlez d'un certificat de pilotage.

M. Laflamme: Lorsque nous étudierons le bill, vous verrez que l'on a le droit d'accorder des certificats du pilotage.

Le président: Monsieur Laflamme, je pense que monsieur MacGillivray a quelques explications à vous donner en ce qui concerne votre point de vue. Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je pense qu'il s'agit là d'une confusion entre la teneur même d'un article du bill et une question de rédaction juridique. Pour définir l'expression «titulaire d'un certificat de pilotage» nous devrions dire «titulaire d'un certificat de pilotage signifie: personne possédant un certificat de pilotage». Voilà la question de rédaction juridique.

Il y a un autre problème. Je sais que les représentants des pilotes suggèrent que la définition soit plus précise au sujet des qualifications ou des compétences du titulaire de ce certificat.

M. Laflamme: Oui.

M. Macgillivray: A mon avis, l'article approprié pour effectuer cette précision serait un article ultérieur du bill, article qui parlera des exigences...

M. Laflamme: Des spécifications?

M. Macgillivray: Non, dans un article ultérieur il est dit que navire doit être placé sous la conduite d'un pilote ou d'un détenteur de certificat de pilotage; c'est à

[Text]

would be appropriate to insert an amendment saying that the holder of the pilotage certificate must be a regular member of the complement of a ship. Indeed, being aware of the feelings of the pilots on this and having received clearance on policy, I have a draft amendment to one of the later clauses which would give effect to that.

• 1055

Perhaps we could let this portion stand and discuss the status of the pilotage certificate holder when we come to that clause.

Mr. Laflamme: Would you specify the clause you are referring to? I think you are referring to Clause 14 (1) (f), which reads:

(f) prescribing the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet, including the degree of local knowledge,...

Mr. Macgillivray: I thought I had that draft here but I am afraid I do not.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, what I am getting at is that we do define in Clause 2 the pilot, we do define the licence, but, I think the holder of a pilotage certificate must be defined too. I suggest that the holder of a pilotage certificate is a person who is and continues to be master or mate of the ship named on the certificate and is a bona fide member of the crew.

Mr. Macgillivray: I have found the clause I was looking for, sir. I thought I had a draft with me but it was not among the papers I had before I arrived. More papers were handed to me and it may be among these.

The clause I had in mind was Clause 16 (1) on page 12. That would be the place to deal with this point. Instead of reading as it does, it would read:

16 (1) Except as provided in the regulations, no person shall have the conduct of a ship within a compulsory pilotage area unless he is a licensed pilot or the holder of a licence pilotage certificate who is and continues to be master or mate of a ship named on the certificate...

Well, not named. It is not the wording that has been suggested by yourself, sir. But I think this is the place where the requirement should be that the pilotage certificate holder be a regular member of the complement of a ship.

The Chairman: I will come back to you.

[Interpretation]

cet endroit-là qu'il me semble que l'on pourrait introduire un amendement, amendement qui préciserait que le titulaire du certificat de pilotage doit être obligatoirement un membre de l'équipage du navire. En fait, étant donné que je connais l'opinion des pilotes à ce sujet et étant donné que j'ai carte blanche en ce qui concerne la politique du bill, j'ai un projet d'amendement pour un des articles ultérieurs du bill; ce projet d'amendement traite de cette question.

Peut-être pourrions-nous réserver cette partie du bill et discuter du statut du titulaire d'un certificat de pilotage lorsque nous aborderons cet article particulier.

M. Laflamme: Voulez-vous préciser à quel article vous faites allusion? A mon avis, vous faites allusion à l'article 14 (1) f) qui se lit comme suit:

f) prescrivant les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque à remplir, notamment le niveau de connaissance des lieux,...

M. Macgillivray: Je pensais avoir ce procès d'amendement avec moi, mais je crains bien m'être trompé.

M. Laflamme: Monsieur le président, ce que je veux dire c'est que nous définissons bien par l'article 2 ce qu'est le pilote; nous définissons ce qu'est le brevet, mais il me semble qu'il faudrait également définir ce qu'est le titulaire d'un certificat de pilotage. Je suggère donc que l'on dise que le titulaire d'un certificat de pilotage est une personne qui est ou qui continue à être premier maître ou officier du navire, dont le nom est inscrit sur le certificat et qui fait vraiment partie de l'équipage du navire.

M. Macgillivray: Voilà, monsieur, j'ai trouvé l'article que je cherchais. Je pensais avoir un projet d'amendement avec moi, mais je n'arrivais pas à le trouver dans les papiers que j'avais avec moi avant mon arrivée. On vient de me transmettre d'autres documents et cet amendement y est peut-être.

L'article que j'avais à l'esprit est l'article 16 (1) de la page 12. C'est l'endroit idéal pour s'occuper d'une telle question au lieu d'être rédigé comme il l'est actuellement, il ne serait ainsi:

16 (1) sauf dispositions contraires, des règlements généraux, nul n'assurera la conduite d'un navire à l'intérieur de zones de pilotage obligatoire s'il n'est pilote breveté ou titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone et s'il n'est également le premier maître ou l'officier du navire dont le nom apparaît sur le certificat...

En fait, il ne faudrait pas dire dont le nom apparaît. Je n'ai pas la rédaction exacte que vous avez suggérée, monsieur. Mais à mon avis, c'est à cet endroit là que les exigences relatives au titulaire d'un certificat de pilotage devrait apparaître; c'est là qu'il faut préciser que cette personne doit être membre de l'équipage normal du navire.

Le président: Nous reviendrons là-dessus.

[Texte]

Mr. McNulty: Mr. Chairman, if Dr. Camu and Mr. Macgillivray had certain amendments that they were going to bring in, perhaps the Committee could be made aware of these beforehand so we could look them over. It might save a great deal of questioning.

Dr. Camu: We do have a few amendments or corrections to the text to propose. That is a good suggestion, if the Committee is agreeable. We could say we have a change on such and such a clause. We are agreeable, if it is the wish of the Committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Dr. Camu: We will give you that article by article or number by number. There are a few corrections or, let us say, clarifications.

• 1100

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I wanted to ask a general question on Clause 2. Are we going through all the sections now for amendments or are you just going to table them?

The Chairman: No. Mr. Macgillivray is going to bring amendments to some sections. He is going to give us the clause as he is going to bring an amendment to it.

Mr. Allmand: Are we going to discuss all those amendments now?

The Chairman: No, no.

Mr. Allmand: Because I have questions on Clause 2.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, as you may know, there have been discussions between the representatives of pilots and the representatives of the users of the service and us since the bill was tabled. In these discussions we have learned of quite a number of changes that various of the parties would like to see made. A number of these are straight drafting points and I can list the ones that we put under that heading. The first is a requirement...

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Macgillivray, are you going to read them?

Mr. Macgillivray: No. I did not propose reading them. I propose listing the places where amendments have been suggested.

Mr. Howard (Skeena): You will table the proposed amendments—

Mr. Macgillivray: As we come to the clause.

[Interprétation]

M. McNulty: Monsieur le président, si M. Camu et M. Macgillivray ont l'intention de proposer certains amendements, ils pourraient peut-être en aviser le Comité à l'avance de manière à ce que nous puissions également les étudier. Cela pourrait éviter un bon nombre de questions.

M. Camu: Nous avons en fait un certain nombre d'amendements de correction à proposer au texte du bill. Votre suggestion est excellente et je pense que le Comité acceptera. Nous pourrions vous indiquer que nous avons les modifications à apporter à tel ou tel article. Nous sommes tout à fait d'accord, si le Comité le désire, mon-
sieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Camu: Nous allons vous transmettre ces renseignements article par article ou numéro par numéro. Nous avons un certain nombre de corrections, ou plutôt de clarifications à apporter.

M. Allmand: Monsieur le président, j'avais l'intention de poser une question générale sur l'article 2. Est-ce que nous allons étudier tous les articles présentement en vue de proposer des amendements ou avons-nous l'intention de les déposer simplement?

Le président: Non. M. Macgillivray apportera les amendements à certains articles. Il citera l'article en question au fur et à mesure qu'il désire y apporter un amendement.

M. Allmand: Est-ce que nous allons discuter de tous ces amendements tout de suite?

Le président: Non, non.

M. Allmand: Car j'aurais des questions à poser sur l'article 2.

M. Macgillivray: Monsieur le président, comme vous le savez peut-être, il y a eu des discussions entre les représentants des pilotes, ceux qui utilisent les services de navigation et nous depuis que ce bill a été déposé. Lors de ces discussions nous avons appris qu'un certain nombre de changements devaient être apportés par les parties en cause. Un certain d'entre eux n'ont trait directement qu'au texte de la loi et je pourrais vous donner la liste de ceux qui font partie de cette catégorie. Le premier traite d'une exigence...

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard (Skeena): Monsieur Macgillivray, avez-vous l'intention de nous les lire?

M. Macgillivray: Non, je n'ai pas l'intention de vous les lire. Je me proposais de vous indiquer les endroits où ces amendements devaient figurer.

M. Howard (Skeena): Vous devez donc déposer ces amendements que vous vous proposez d'apporter...

M. Macgillivray: Au fur et à mesure que nous abordons l'étude d'un article.

[Text]

Mr. Howard (Skeena) —that the department or the government hope will be accepted.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Howard (Skeena): As we get to them?

Mr. Macgillivray: I thought that we could table them.

The Chairman: That would be a point for the steering committee to discuss at noon. We could find out ahead of time what amendments would be brought forward. Would you agree to that, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: I do, provided that the amendments are tabled so we can study them.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Chairman, I just want to get it clear in my mind; Mr. Macgillivray is going to indicate the clauses of the bill to which he has amendments to suggest on behalf of the Minister?

The Chairman: Yes.

Mr. Howard (Skeena): In addition to that, will he be tabling copies of the wording of the amendments so the Committee and any subsequent witnesses who come along will know just what proposals are being made to alter the bill?

The Chairman: Mr. Macgillivray will answer this question.

Mr. Macgillivray: I do not have enough copies of the proposed amendments to circulate them to all the members, but that is a copying problem I presume we can handle.

The Chairman: We will make those copies so you will have them right away.

Mr. Macgillivray: So if I could now just list the points.

The Chairman: Would you proceed, Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Right, sir. First we will deal with drafting points and all of these I will mention have been discussed. In Clause 3(3) on page 2, we found that in paragraph (d) at line 29, although there is a provision to establish new authorities there is no provision to establish regions for them. This is a drafting point. I have an amendment to correct that.

In Clause 4(3) on page 3, there is a misprint, paragraphs (b) to (e) should read paragraphs (b) to (d). I have an amendment for that.

In Clause 9(1) starting on page 5, it is perhaps questionable whether this is a drafting point or not, but there was objection taken to the final words of subclause (1): "on such terms and conditions as may be determined by it". We felt that the intention of the bill would not be changed by deleting those words, and in subclause (2) at

[Interpretation]

M. Howard (Skeena): ...que le ministère ou le gouvernement espère voir acceptés?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Howard (Skeena): Au fur et à mesure que nous en aborderons l'étude?

M. Macgillivray: J'espérais que nous pourrions les déposer.

Le président: Je crois que le comité de direction devrait discuter de ce point à midi. Nous pourrions voir à l'avance quels sont les amendements qui pourraient être apportés. Seriez-vous d'accord avec cette proposition, monsieur Allmand?

M. Allmand: Oui je serais d'accord pourvu que les amendements soient déposés afin que nous puissions les étudier.

M. Howard (Skeena): Monsieur le président, j'aimerais clarifier un point qui me vient à l'esprit. M. Macgillivray doit indiquer les articles du bill auxquels il a certains amendements à proposer de la part du ministre?

Le président: Oui.

M. Howard (Skeena): En plus de cela est-ce qu'il doit verser au dossier des exemplaires des textes de ces amendements de sorte que le comité et tout autre témoin qui le suivra saura exactement quelles sont les propositions qui sont faites en vue de changer le texte du projet de loi?

Le président: M. Macgillivray répondra à cette question.

M. Macgillivray: Je n'ai pas assez de copies des amendements que l'on se propose de présenter pour qu'ils puissent circuler entre les mains de tous les députés ici présents mais ce n'est là qu'un problème de copie qu'on peut résoudre facilement.

Le président: Nous nous empresserons de faire ces copies de sorte que vous les ayez dès maintenant.

M. Macgillivray: Me permettriez-vous alors simplement de vous une liste des points en cause.

Le président: Veuillez poursuivre, monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Très bien, monsieur. Tout d'abord nous nous en tiendrons aux textes qui doivent être changés et je voudrais mentionner que tous ceux-ci ont fait l'objet de discussion. A l'article 3 (3) à la page 2 nous estimons qu'à l'alinéa (d) à la ligne 29 bien qu'il y ait une disposition visant d'établir une nouvelle forme d'autorités, il n'y a aucune disposition en vue d'établir des régions pour celles-ci. C'est là une question de rédaction. J'ai un amendement à proposer en vue de corriger cette erreur.

A l'article 4 (3) à la page 3, il y a une coquille et l'endroit où l'on voit alinéas (b) à (e), on devrait lire plutôt (b) à (d). J'ai rédigé l'amendement pour ce faire.

A l'article 9 (1) à la page 5, on pourrait se demander si c'est là vraiment une question de rédaction mais on s'est opposé aux mots du paragraphe (1) qui sont les suivants:

[Texte]

line 12 similar words, "on such terms and conditions as it considers reasonable". I have an amendment to delete those words.

Next is Clause 14(1)(g) on page 9. There need to be added there a few words to allow the Pilotage Authority to set regular times for examinations so that not everyone is entitled to be examined the moment he presents himself, and we have such an amendment.

• 1105

An hon. Member: Which subclause?

The Chairman: Clause 14(1)(g) on page 9. Please carry on.

Mr. Macgillivray: Just one moment. I forget whether we made the amendment in paragraph (g) or in paragraph (i), but for either one of those I have an amendment. While I have been speaking, I have been handed a new set of documents with amendments and I am not really sure what I have with me.

In any event, there is to be an amendment to Clause 14(1) to provide for the setting of times for examinations.

Also on Clause 14(1)(m) where we have authority for regulations:

(m) prescribing the circumstances under which a licensed pilot shall be required to take further training...

etc., this should also apply to the holder of a pilotage certificate, and we have an amendment for that.

The Chairman: That would be an addition.

Mr. Macgillivray: Yes, sir. Then Clause 15(1) on page 11. In drafting this clause we have, as you will see in line 10 used the word "shall" instead of "may" so that when a person is qualified he must receive the licence or certificate he is entitled to. However, it is necessary to refer back to Clause 14(1)(j), where the regional pilotage authority must have and is given the power to limit the number of licences that may be issued in any area. So Clause 15(1) has to have words added to it saying that subject to those regulations, the Pilotage Authority shall issue a licence.

Clause 18 (1). This is the one where a Pilotage Authority must grant a hearing to a person who is refused a licence. We have an amendment that also extends this right of a hearing to a person who, under Clause 15(6), fails to qualify for a higher grade of licence and is going to be issued a lower grade of licence.

Clause 18(4) on page 15, in the matter of appeals, where reference is made in line 15 to "section 17 or 19", we have also added "section 15". So that the line will read:

pursuant to section 15, 17 or 19...

This means that an appeal from this type of hearing that I have just mentioned would be available.

[Interprétation]

«Selon les modalités qu'elle peut déterminer». Nous estimons que les objectifs qu'on se propose avec ce projet de loi ne seraient pas changés si on éliminait ces mots et au paragraphe (2) à la ligne 12 des mots semblables qui se lisent ainsi: «Selon les modalités qu'elle juge raisonnables». J'ai un amendement pour éliminer ces mots.

Passons maintenant à l'article 14 (1) g) à la page 9. Il faut ajouter ici quelques mots pour permettre aux autorités du pilotage d'établir des dates régulières d'examen de sorte que quiconque ne soit pas admissible de subir un examen du moment où il se présente et nous avons un amendement pour se faire.

Une voix: De quel paragraphe parlez-vous?

Le président: L'article 14 (1) (g) à la page 9. Veuillez poursuivre.

M. Macgillivray: Un moment s'il vous plaît. J'ai oublié si nous avons apporté un amendement à l'alinéa (g) ou à l'alinéa (i) ou mais pour l'un ni l'autres de ces deux alinéas j'ai un amendement à proposer. Pendant que je parlais on m'a donné un nouveau jeu de documents qui renferment les amendements et je ne suis pas trop sûr quels sont les documents exacts que j'ai en main.

De toute façon il y aura un amendement à l'article 14 (1) afin d'établir les dates d'examens.

De plus à l'article 14 (1) (n) où il est question d'autorité en fonction des règlements et on lit ce qui suit:

(m) prescrivant les circonstances dans lesquelles un pilote breveté sera tenu d'acquérir une formation complémentaire...

et ainsi de suite cette disposition devra s'appliquer aussi au titulaire de certificat de pilotage et nous avons rédigé un amendement en ce sens.

Le président: Il y aurait là un texte de quelques mots à ajouter.

M. Macgillivray: Oui monsieur. Passons maintenant à l'article 15 (1) à la page 11. Lorsque nous avons rédigé cet article comme vous le verrez à la ligne 10 nous avons utilisé les mots «doit» au lieu du mot «peut», de sorte que lorsqu'une personne est compétente elle doit recevoir le certificat ou permis auquel elle a droit. Toutefois, il est nécessaire de s'en référer à l'article 14 (1) (j) où l'autorité régionale du pilotage doit avoir et a de fait le pouvoir de limiter le nombre de certificat qui peuvent être mis dans toute région. Donc l'article 15 (1) doit renfermer quelques mots de plus où l'on dit qu'en vertu des règlements en cause les autorités du pilotage devront émettre un certificat.

Prenons maintenant l'article 18 (1). Dans cet article on traite du cas où les autorités concernant le pilotage doivent accorder une audience à une personne à qui on a refusé un certificat. Nous proposons un article qui étendra aussi ce droit d'audience à une personne qui, en vertu de l'article 15 (6), ne peut se qualifier pour un niveau supérieur de certificat et à qui on émette un niveau inférieur de certificat.

Prenons l'article 18 (4) à la page 15 en ce qui a trait aux appels, à la ligne 15 où on réfère à l'article 17 ou 19, nous avons décidé aussi d'y ajouter «l'article 15». De sorte que on devrait dire ce qui suit:

[Text]

[Interpretation]

en application de l'article 15, 17 ou 19...

Cela veut dire qu'un appel pour ce genre d'audience comme je viens de le mentionner serait possible.

• 1110

In Clause 42 on page 22 there is a typographical error in line 5 of the French text where the word "notamment" is superfluous. That word has to be deleted. Page 22, line 5 of the French text.

Those, Mr. Chairman, are the amendments for which I have some texts in the two languages. I have been given additional copies, and may have enough of those to satisfy your needs, sir. In addition to this, a number of other points were brought up by representatives of the pilots. One of these is that the use of pilotage certificates should be limited to persons who are regular officers of the ship. It is this point that we were discussing in connection with the suggested amendment to the definition. I do not have a draft on that, but it is an amendment that we are prepared to accept if the Committee so directs.

Mr. Laflamme: Could you repeat that again.

Mr. Macgillivray: I say that there has been a suggestion that the use of pilotage certificates should be limited to persons who are regular officers of the ships on which they serve.

Mr. Laflamme: Members of the crew?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. If the Committee so directs, the Minister will be happy to accept that as an amendment to the bill.

Mr. Skoberg: In which location would you place that amendment, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: It would be the clause that I mentioned before—Clause 16(1)—which would have to be amended. It would be necessary to add to this clause appropriate wording to the effect that the ship would have to be under the conduct of either a pilot or the holder of a pilotage certificate who is a regular member of the complement of the ship.

Mr. Laflamme: I do not want to interrupt the proposed amendments that are going to be brought, but I think Clause 16 is the wrong place, because you start with the words "Except as provided in the regulations", but we do not know what these regulations are.

Mr. Macgillivray: I do not know if you want to go into an explanation of that clause at this time, sir, but the regulations are only those that can be made under Clause 14 or Clause 42. The regulations should be able to provide for different circumstances, for instance, if a pilot falls ill in the course of his pilotage or in other circumstances where a pilot is not available and a ship is cleared by the pilotage authority to proceed without a pilot.

L'article 42, à la page 22, il y a une erreur typographique à la ligne 5 dans le texte français où est inscrit le mot «notamment»; celui-ci est superflu et doit être éliminé. Ceci se trouve à la page 22, ligne 5 du texte français.

Voilà monsieur le président quels sont les amendements pour lesquels des textes ont été rédigés dans les deux langues. On m'a donné des copies supplémentaires de ces amendements et il se peut que j'en aie assez pour satisfaire le désir de tous les membres du Comité, monsieur. En plus, un certain nombre d'autres points ont été soulevés par le représentant des pilotes. L'un d'entre eux porte sur l'utilisation des certificats de pilotage qui, à leur avis, devraient se limiter aux personnes qui sont réellement des officiers à bord d'un navire. C'est de ce point dont on discutait en rapport avec l'amendement qui a été proposé à cette définition. Je n'ai pas de texte rédigé là-dessus, mais c'est un amendement que nous sommes prêts à accepter si le Comité le désire.

M. Laflamme: Auriez-vous l'obligeance de répéter ce que vous venez de dire.

M. Macgillivray: J'ai dit qu'on avait proposé que l'utilisation des certificats de pilotage ne se limiterait qu'aux personnes qui sont des officiers ordinaires faisant partie de l'équipage d'un navire.

M. Laflamme: Qui sont membres d'un équipage?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Si les membres du Comité le désirent le ministre sera heureux d'accepter cette proposition en amendement au projet de loi.

M. Skoberg: A quel endroit est-ce que vous placeriez cet amendement, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Cet amendement figurerait à la suite de l'article que j'ai mentionné plus tôt c'est-à-dire 16, paragraphe 1) qui alors serait amendé. Il sera nécessaire d'ajouter à cet article le libellé approprié, à l'effet que les navires devraient être sous la conduite soit d'un pilote, soit d'un titulaire d'un certificat de pilotage qui est un membre régulier de l'équipage d'un navire.

M. Laflamme: Je ne désire pas interrompre l'étude des amendements proposés et qui seront présentés mais, à mon avis, nous ne devrions pas placer cet amendement après l'article 16 car vous commencez par ces mots: «Sauf ce qui est exigé dans le règlement», mais nous ne savons pas ce que comporte ce règlement.

M. Macgillivray: Je ne sais si nous devrions vous donner une explication complète de cet article en ce moment, monsieur, mais le règlement est celui qui est dans le texte de l'article 14 ou de l'article 42. Le règlement devrait prévoir des circonstances différentes, par exemple, si un pilote devient malade au cours du pilotage de son navire ou dans d'autres circonstances si un pilote n'est pas disponible et si les autorités de pilotage acceptent qu'un navire poursuive sa course sans l'aide d'un pilote.

[Texte]

● 1115

This is what is intended by the reference to the regulations. Also, of course, in all the pilotage regions, there will be a good many small local ships, fishing vessels, etc., and small regular traders which should be exempt, we feel, from the requirement for a certificate. Generally speaking, you put a lower level on the size, and this is something that it will be up to the regional authorities to decide when they come to prescribe compulsory pilotage.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Are the officials of the department ready to accept the view that, while there will be compulsory pilotage areas, the qualifications of the holders of pilotage certificates shall and must be equivalent or at least equal to the qualifications required for the pilots themselves?

Mr. Macgillivray: We feel, sir, that this something that will be done by regulation.

The Chairman: Mr. Allmand, on a point of order.

Mr. Allmand: It seems that we are now debating the proposed amendments. I was going to recommend that the government officials submit in writing and distribute to all members of the Committee their proposed amendments, both as to wording and substance, so that we know what we are talking about.

I would suggest that members of the Committee who have proposed amendments also distribute them to members of the Committee because Mr. Langlois and the official here are exchanging views about something that none of us have before us and we do not know what they are discussing. It is very hard to follow the conversation.

The Chairman: I think Mr. Macgillivray is giving to the members of Parliament the opportunity to make this amendment. He says he has not provided an amendment for Clause 16.

Mr. Allmand: I am suggesting that he should.

Mr. McGrath: I would like to support the point of order raised by Mr. Allmand, Mr. Chairman, because it seems to me that the usual practice is for amendments to be distributed immediately you get on to Clause 2 of the bill. Mr. Allmand's suggestion is that members of the Committee who had amendments would be expected to submit them to the Committee immediately we get on to Clause 2. I think the government should be under the same obligation. We should have the amendments in front of us, and then after we have the amendments in front of us, the government should then present arguments as to why they feel the amendments are necessary and why they were not inserted in the first instance.

[Interprétation]

Voilà ce que je voulais dire quand j'ai parlé du règlement. De plus, évidemment, dans toutes les régions de pilotage, il y aura un grand nombre de petits bateaux locaux, des bateaux de pêche, etc., ainsi que de petits caboteurs réguliers qui seraient exclus, à notre avis, des exigences concernant le certificat en question. En général, nous exigeons un niveau moins élevé, d'après les dimensions du navire, et ce sera aux autorités régionales à décider des instances où il sera question de prescrire le cours de pilotage obligatoire.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Les fonctionnaires du Ministère sont-ils prêts à accepter l'opinion qui veut que, bien qu'il y ait des domaines où un cours de pilotage sera obligatoire, les qualifications des titulaires des certificats de pilotage doit et devront être équivalente(s) ou du moins un peu moins égale(s) aux qualifications exigées des pilotes eux-mêmes?

M. Macgillivray: Nous estimons, monsieur, que cela se fera en vertu d'un règlement.

Le président: M. Allmand invoque le Règlement.

M. Allmand: Il me semble qu'à l'heure actuelle nous sommes en train de débattre les amendements qui nous sont proposés. J'avais l'intention de recommander que les fonctionnaires du gouvernement nous proposent par écrit un document qui pourrait être circulé, qu'on pourrait faire circuler entre les mains de tout le comité, où seraient inscrits les amendements qu'il propose, afin que nous sachions de quoi nous parlons en ce moment, tant dans le domaine du texte lui-même que dans les concepts qu'il renferme.

Je propose que les membres du comité qui ont proposé des amendements les fassent aussi circuler entre les mains des membres du comité, car M. Langlois et le témoin, ici présent, échangent des points de vue sur certains sujets qu'aucun d'entre nous ne connaît bien et nous ne savons pas réellement de quoi ils discutent. Il nous est bien difficile de suivre la conversation.

Le président: Je crois que M. Macgillivray donnera aux membres du parlement l'occasion de présenter un amendement. Il a dit qu'il n'a pas prévu d'amendement à l'article 16.

M. Allmand: Je prétends qu'il l'aurait dû.

M. McGrath: J'aimerais appuyer l'appel au règlement soulevé par M. Allmand, monsieur le président, car il me semble que d'habitude, les textes des amendements doivent être distribués immédiatement après qu'on étudie l'article 2 du bill. M. Allmand propose que les membres du comité qui ont présenté des amendements devraient les présenter par écrit immédiatement après l'étude de l'article 2. A mon avis, les membres du gouvernement, ici présents, devraient être obligés de faire de même. Nous devrions avoir le texte des amendements sur notre pupitre, et après, le gouvernement devrait présenter des arguments en ce qui a trait aux amendements, nous dire pourquoi ceux-ci sont nécessaires et pourquoi ils n'ont pas été inscrits dans le texte de la loi au préalable.

[Text]

The Chairman: We are having copies made and every member will be provided with a copy of all the amendments. Mr. Howard.

Mr. Howard: Mr. Chairman, I wanted to raise something akin to what Mr. Allmand has raised. It is additionally very difficult to follow just what is taking place because Mr. Macgillivray is talking about discussions that he, presumably, and other officials in the department, perhaps the Minister himself, have had with representatives of the Pilots' Association, representatives of the users of pilots, which I assume are the shipping companies, and departmental officials themselves, during which undoubtedly, or from what I gather, suggestions were made about amendments to the bill, some of which have obviously been accepted. Mr. Macgillivray has said that he is prepared to accept some of these proposals, whatever they are, but what about the other ones? What I am concerned about is the manner in which we are proceeding, Mr. Chairman. The bill was referred to the Committee for the Committee to deal with, for the Committee to listen to representations. It was not established for the purpose of listening to what the Minister is going to endorse . .

An hon. Member: Hear! Hear!

Mr. Howard: . . or what Mr. Macgillivray is going to agree with, but what is in the best interests of the people who are pilots and the shipping industry itself. That is what we should be concerned about. I submit that we are just going backwards about this system. If Dr. Camu and the other officials of his administration have finished with their representations or their statements on policy matters and we have received all the amendments which the department suggests that it wants to see or would like to see incorporated in the bill, then I suggest we adjourn and the steering committee meet and determine the question of other witnesses.

• 1120

There is no point going ahead and saying here is an amendment and here is another one, but here are some others that nobody knows about. We leave potential witnesses in the dark, they are not sure what has been discussed, and it leaves the Committee in a position of doing things by bits and pieces. It would have been much more sensible if the bill would have been drafted properly in the first place. That is a fault of haste and carelessness on the part of the government itself and the Minister, I would submit. The Committee should not certainly compound this carelessness by adopting the procedures that we are.

Mr. Thomas: Mr. Chairman, I agree 100 per cent. When I agreed earlier that I was prepared to hear Dr. Camu, representing the Minister, give a general statement, which I thought would be followed by a general discussion, I had no intention of agreeing to a clause-by-clause study of the bill unless the Committee decides whether or not we are to hear witnesses. In other words the Committee should have all the material available to them that the department had when they prepared these amend-

[Interpretation]

Le président: Nous sommes en train de faire des copies et chaque député en obtiendra une de tous les amendements qui ont été proposées. Monsieur Howard.

M. Howard: Monsieur le président, j'aimerais soulever un point semblable à celui que M. Allmand vient de soulever. Il est, en outre, assez difficile de suivre les débats actuels, car M. Macgillivray nous parle de choses qui ont été discutées entre lui et d'autres fonctionnaires, au niveau du ministre lui-même peut-être, car des représentants des associations de pilotes ou des utilisateurs des services de pilotage qui sont, je suppose, les compagnies maritimes, ainsi que d'autres fonctionnaires du Ministère eux-mêmes, au cours desquelles discussions, si je comprends bien, on a présenté certaines propositions au sujet d'amendements apportés à ce bill dont certains ont été évidemment retenus. M. Macgillivray a dit qu'il était prêt à accepter certaines des propositions, quelles qu'elles soient, mais que dire des autres? Ce qui me préoccupe surtout, c'est la façon dont nous procédons en ce moment, monsieur le président. Le bill a été référé au comité pour que celui-ci en soit sévi et l'étudie en plus d'écouter les témoignages de fonctionnaires qui s'y présentent. Nous n'avons pas été saisis du bill en vue d'écouter ce que le ministre va endosser . .

Une voix: D'accord! D'accord!

M. Howard: . . ou ce sur quoi M. Macgillivray est d'accord, mais nous estimons que nous devons discuter des intérêts des personnes en cause qui sont les pilotes et l'industrie maritime elle-même. Voilà les problèmes qui devraient nous préoccuper. A mon avis, nous mettons la charrue devant les bœufs. Si le D^r Camu est les autres fonctionnaires de son service ont terminé leurs déclarations sur des questions de politique et que nous avons reçu tous les amendements que le Ministère propose et qu'il voudrait bien voir insérer dans le libellé de la loi, alors, à mon avis, nous devrions ajourner et le comité de direction devrait se réunir et déterminer si d'autres témoins devraient comparaître devant nous.

Je ne vois pas pourquoi nous devrions poursuivre ce débat en parlant d'un amendement puis d'un autre et de combien d'autres dont nous ne connaissons rien. Nous laisserons les témoins en perspective sans ressources, ne sachant pas de quoi nous avons discuté et les membres du côté n'auront à faire que du rapiéçage. Il aurait mieux valu que le Bill soit rédigé d'une façon appropriée au préalable. Cette rédaction a été faite avec hâte et sans soin et cette faute peut être imputée au gouvernement lui-même et aux ministres intéressés. Les membres du Comité ne devraient certainement pas ajouter à ce manque de soin en adoptant les procédures qui nous sont présentées.

M. Thomas: Monsieur le président, je suis parfaitement d'accord. Lorsque plus tôt je me suis dit prêt à entendre M. Camu représentant le gouvernement nous faire une déclaration générale qui je le croyais serait suivie d'une discussion générale, je n'avais pas l'intention d'approuver l'étude article par article du bill à moins que le Comité décide si nous devons entendre les témoins. Autrement dit, le Comité devrait avoir tous les documents en main que le gouvernement a préparé, y compris les amende-

[Texte]

ments. They have already said that they accepted some suggestions and refused others. I agree that we should not proceed further until we have decided on our course of hearing witnesses.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I suggest that if we could have all these amendments distributed to us it would help us over the lunch hour to look at them. I thought now we could have, not a clause-by-clause study but just general questions on the bill. I have a few general questions, not specific ones, and I would like to put them. Maybe we could get into the discussion of the clause by clause and the proposed amendments at a later stage, when we have them before us and have had an opportunity to study them. Could we not use some time now just to put general questions. Mr. Camu made a general statement and I would just like to put general questions.

The Chairman: I am willing to go along, if the Committee agrees.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Allmand: Will the amendments be distributed to us?

The Chairman: They should be here in a few minutes.

Mr. Allmand: I have a general question that relates to the definition of Canadian waters in Clause 2(c). The definition says:

"Canadian waters" means the territorial sea of Canada and all internal waters of Canada;

I wanted to ask the officials what they now understand by territorial waters? We now have contiguous zones for fishing purposes, for pollution purposes, and I am wondering if they mean a 12-mile zone, a 2-mile zone or a 3 plus 9? Could they clarify that point?

Mr. Macgillivray: The territorial sea of Canada now, under the Territorial Sea and Fishing Zones Act, is 12 miles from the baselines—So this bill will apply to Canadian waters—that is, the territorial sea, which is 12 miles from the baseline, and all internal waters. It does not apply in the fishing zones that have been established by drawing fisheries closing lines, that is to say the Gulf of St. Lawrence, until you get within 12 miles of land.

Mr. Allmand: Take the exemple of the *Arrow* off Nova Scotia. Where could such a ship be obliged to take on a pilot before going into the Cansco Straits.

Mr. Macgillivray: Some miles further out from Cerberus Rock, where it hit.

[Interprétation]

ments en question. Ces fonctionnaires ont déjà dit qu'ils avaient accepté certaines propositions et qu'ils en avaient refusé d'autres. A mon avis, nous ne devrions pas poursuivre nos débats davantage jusqu'à ce que nous ayons décidé sur la façon dont nous entendrons les témoins.

M. Allmand: Monsieur le président, j'ai proposé que si nous pouvions avoir le texte des amendements entre les mains, cela nous serait utile durant l'heure du lunch et nous pourrions les étudier à ce moment-là. A mon avis, nous ne devrions pas avoir en ce moment une étude article par article, mais discuter en général du bill. J'ai quelques questions générales à poser, non pas des questions de détail, et j'aimerais bien les présenter aux témoins. Peut-être que nous pourrions poursuivre l'étude du bill article par article et des amendements proposés un peu plus tard lorsque nous aurions le texte de ces amendements entre les mains et lorsque nous aurons eu l'occasion de les étudier. Ne pourrions-nous pas en ce moment prendre quelque temps pour poser des questions générales. M. Camu a fait une déclaration générale au sujet de laquelle j'aurais quelques questions d'ordre général à poser.

Le président: Je suis d'accord pour ce que vous venez de proposer. Si les autres membres du Comité le veulent bien.

Des voix: D'accord.

M. Allmand: Le texte des amendements nous sera-t-il distribué?

Le président: Il devrait être entre vos mains d'ici quelques minutes.

M. Allmand: J'ai une question générale à poser qui se rapporte à la définition des eaux canadiennes, compte tenu de l'article 2 alinéa c). On y dit ce qui suit:

«Eaux canadiennes» désigne la mer territoriale du Canada et toutes les eaux intérieures du Canada;

J'aimerais demander aux témoins ce qu'ils entendent maintenant par les eaux territoriales? Nous avons maintenant des zones contiguës pour les pêcheurs pour éviter la pollution et je me demande maintenant s'ils veulent parler d'une zone de 12 milles, de trois milles ou de 3 milles plus 9? Pourriez-vous me clarifier ce point?

M. Macgillivray: Présentement la mer territoriale du Canada en vertu de la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche est de 12 milles des lignes de base. Par conséquent, ce bill s'appliquera aux eaux canadiennes, c'est-à-dire la mer territoriale qui est de 12 milles de la ligne de base et toutes les eaux intérieures. Le texte de ce bill ne s'applique pas aux zones de pêche qui ont été établies en délimitant les zones où on peut pêcher, c'est-à-dire le Golfe St-Laurent à 12 milles de la terre.

M. Allmand: Prenez par exemple la question de l'*Arrow* qui navigue près des côtes de la Nouvelle-Écosse. Et à ce sujet, je voudrais vous demander où un tel bateau serait obligé de prendre à bord un pilote avant de s'engager dans le détroit de Cansco.

M. Macgillivray: Quelques milles plus loin que le roc de Cerbère, où il s'est échoué.

[Text]

Mr. Allmand: I am concerned about the use of pilots for pollution purposes because, as you know, there are great pollution dangers now and I would like to see the use of pilots further out from our coast than the 12 miles. Thank you for that clarification.

With respect to the pilotage zones that might apply in Hudson Bay and in Arctic waters, I see that in the four zones the only area where you come close to Hudson Bay is in the Great Lakes pilotage authority, which includes all Canadian waters in and around the Provinces of Ontario and Manitoba.

• 1125

If a ship were to come into Churchill, it would pass by Labrador, Quebec, and it may come close to Ontario, and it would go into a port which is situated in Manitoba; and there are dangers, I presume—pilotage problems—in that area. Where would pilots come on to a ship that was going to come into the Hudson Strait and is on its way to Churchill?

Mr. Macgillivray: We do not foresee any change from the present situation where the pilot boards, I believe, at the Fairway Buoy on the way to the port of Churchill. We have pilots in Churchill and have had for some years, and they simply board just outside the harbour and bring the ships in.

Generally speaking, pilotage is considered to be really an essential feature when you get into narrow waters where local knowledge is required. Out in the middle of Hudson Bay and Hudson Strait I do not foresee that we would ever require pilots unless a port is established and ships are coming into it. As to applying pilotage in these other parts, when it does become necessary to have pilots, there is of course, power in the Governor in Council, under Clause 3, to establish the new pilotage authorities.

Mr. Allmand: Therefore a pilot operating for Churchill would be operating in the central zone, the Great Lakes zone, which is the Great Lakes pilotage authority?

Mr. Macgillivray: For the present, so long as that is the only place in the north where we have pilots.

Mr. Allmand: You leave open the situation for pilotage zones in the far north, if that becomes necessary under clauses in the bill?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Allmand: The final question on this point, Mr. Chairman. If the Americans should go ahead with shipping oil from Valdez down the British Columbia coast to Washington or other points on the American west coast,

[Interpretation]

M. Allmand: Je me préoccupe des services de pilote aux fins de lutte contre la pollution, car comme vous le savez, le danger de pollution est très grand à l'heure actuelle et j'aimerais voir l'utilisation de pilotes un peu plus loin de nos côtes que cette limite de 12 milles. Merci de votre clarification.

En ce qui a trait aux zones de pilotage qui peuvent s'appliquer dans la Baie d'Hudson et dans les eaux de l'Arctique, je vois que dans les quatre zones les seules régions où vous parlez de la Baie d'Hudson relèvent des autorités de pilotage des Grands Lacs, ce qui comprend toutes les eaux canadiennes à l'intérieur et autour des provinces de l'Ontario et du Manitoba.

Si un navire devait entrer au port de Churchill, il passerait par le Labrador, Québec, et il se pourrait qu'il soit près des côtes de l'Ontario, et il arriverait dans un port qui est situé au Manitoba; il y a danger à ce moment-là qu'il y ait des problèmes de pilotage dans cette région. A quel endroit exactement est-ce que vos pilotes viendraient à bord du navire qui s'engagerait dans le Détroit d'Hudson en direction de Churchill?

M. Macgillivray: Nous ne prévoyons pas de changements à la situation présente où les pilotes embarquent sur les navires, je crois, à Fairway Buoy en direction du port de Churchill. Nous avons des pilotes à Churchill depuis bon nombre d'années et ils embarquent simplement à l'extérieur du port et amènent les navires à bon port.

En général, le pilotage est considéré comme étant essentiel lorsque vous vous acheminez dans des courants d'eau assez étroits et où il faut bien connaître les côtes environnantes locales. En plein milieu de la Baie d'Hudson ou du Détroit d'Hudson, je ne vois pas pourquoi nous aurions besoin de pilotes, à moins qu'un port soit établi et que des bateaux y entrent. Quant à ce qui a trait à une demande en fonction de piloter un navire dans d'autres régions dont vous venez de parler, lorsqu'il est réellement nécessaire d'avoir des pilotes à bord, il y a bien sûr en vertu de l'article 3 certains pouvoirs délégués par le gouverneur en conseil en vue d'établir des nouvelles autorités de pilotage.

M. Allmand: Par conséquent, un pilote qui serait en voie d'aborder au port de Churchill serait dans la zone centrale, c'est-à-dire la région des Grands Lacs et relèverait des autorités de pilotage de cette région, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: A l'heure actuelle, en autant que ce soit là le seul endroit dans le nord où nous ayons des pilotes.

M. Allmand: Quant à la situation des zones de pilotage dans le Grand Nord, vous attendez qu'il y ait des situations qui se présentent et qui nécessitent l'adoption de certains articles dans le présent projet de loi, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui.

M. Allmand: J'aimerais poser une question finale à ce sujet, monsieur le président. Si les Américains devaient livrer par bateau du pétrole de Valdez le long de la côte de la Colombie-Britannique à Washington ou d'autres

[Texte]

would you foresee pilots being involved all along that British Columbia coast? Again, I am thinking mainly in terms of pollution.

Mr. Macgillivray: Only when the ships come in through what you normally consider pilotage waters.

At the present time, ships do not take pilots at the entrance of the Strait of Juan de Fuca, coming in: they are boarded at a boarding station just off Victoria, after they have come quite a distance through that strait. That is a wide strait and until now we have not felt that they needed pilots in those waters.

However, with the increased danger of pollution from greatly increased traffic in tankers to and from the refinery at Cherry Point—and this applies whether or not the oil comes from Valdez or from the Middle East—we are definitely looking to see whether there is a need for the pilots to be boarded further out, toward the end of the strait.

Mr. Allmand: You have this under consideration, then? You are aware of this fact?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Allmand: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, in one of the reports it was stated that the cost of pilotage services for access to Canadian ports caused traffic to be diverted to U.S. ports. I was a little concerned by this observation in, I think it was, the Report of the Royal Commission on Pilotage, Appendices to Part I. I would like to have a little clarification of that statement in that report as it affects our Canadian shipping, if we have such a thing as Canadian shipping.

Mr. Macgillivray: We have quite a good deal of Canadian shipping in the lakes, sir.

Mr. Skoberg: I am thinking of some of these other ships that are under a flag of convenience and which bother me somewhat.

Mr. Macgillivray: I was trying to find the reference you made.

Mr. Allmand: It is at the bottom of page 712.

• 1130

Mr. Skoberg: I would like a little clarification on this statement made at the bottom of the page. Is there any validity to the type of charge indicated in that paragraph?

Mr. Macgillivray: That pilotage is too expensive in the Great Lakes on the Canadian side?

Mr. Skoberg: Yes. There is traffic being diverted to U.S. ports because of that.

Mr. Macgillivray: This is certainly a complex question. Certainly every time we increase charges for anything in

[Interprétation]

points sur la côte ouest des États-Unis, est-ce que vous prévoyez qu'il faudrait là des pilotes tout le long de la côte de la Colombie-Britannique? Une fois de plus, je parle surtout en ce qui a trait à la lutte contre la pollution.

M. Macgillivray: Seulement lorsque les navires passent dans les eaux que l'on considère normalement comme étant des eaux de pilotage.

A l'heure actuelle, aucun pilote ne va à bord de bateaux à l'entrée du détroit de Juan de Fuca, mais montent à bord plutôt à une station tout près de Victoria après qu'ils ont parcouru une grande distance à l'intérieur de ce détroit. C'est un détroit qui est très large et jusqu'à maintenant nous n'avons pas cru bon qu'il y ait des pilotes dans ces eaux.

Toutefois, à cause du danger accru de la pollution par le trafic plus important des caboteurs qui vont et viennent régulièrement de la raffinerie située à Cherry Point et cela est valable que ce pétrole vienne de Valdez ou du Proche-Orient, nous étudions sérieusement la situation afin de voir s'il est nécessaire que des pilotes embarquent un peu plus loin vers la fin du détroit.

M. Allmand: Est-ce que ce sujet est à l'étude? Vous êtes donc vraiment conscients de cette situation?

M. Macgillivray: Oui.

M. Allmand: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, dans l'un des rapports on a déclaré que le coût des services de pilotage pour l'accès aux ports canadiens causait un certain trafic qui devait être envoyé aux ports des États-Unis. Cette observation m'a préoccupé quelque peu et je crois qu'elle figurait dans le Rapport de la Commission royale sur le pilotage dans les annexes à la Partie I. J'aimerais avoir quelques clarifications sur cette déclaration car celle-ci a une influence sur le transport maritime canadien.

M. Macgillivray: Il y a un transport maritime important dans les Grands Lacs, monsieur.

M. Skoberg: Je songe plutôt à certains de ces autres navires qui battent pavillon de plaisance et qui me préoccupent quelque peu.

M. Macgillivray: J'essaie de trouver la référence que vous venez de faire.

M. Allmand: C'est au bas de la page 712.

M. Skoberg: J'aimerais quelques précisions au sujet de la déclaration qui apparaît à la fin de la page. Est-ce que le genre d'accusation mentionné dans ce paragraphe est valable?

M. Macgillivray: Que les frais de pilotage sont trop élevés sur les Grands Lacs, du côté canadien?

M. Skoberg: Oui. On dit que la circulation est déviée vers les ports des États-Unis.

M. Macgillivray: Il s'agit certainement là d'une question complexe. Évidemment, chaque fois que nous aug-

[Text]

any particular area there is a danger of driving traffic away to other places but our feeling is that the pilotage charges in the Great Lakes constitute a very, very small proportion of the transit and port charges that are paid by a ship going up the lakes. I do not have the figure now but it is a small part of that cost. When you add up the seaway tolls, harbour dues, the tugboat charges, and linesmen's charges, pilotage does not come out as the major cost for a ship either in transit on the Seaway or going into a port.

Mr. Skoberg: There is a particular part of this report that I would like some clarification on. It is said that the average seaway tolls paid per round trip amounted to \$5400. The average total pilotage cost is about \$3,000 and the cost of pilotage for a similar average vessel size in New York is about \$500. Then the \$500 is starred and it says pilotage costs in New York harbour are based on draught of \$10 per foot and docking pilot fees. This means the extra pilotage costs of sailing directly into the Great Lakes is \$2500. An ordinary layman like myself knowing absolutely nothing about this type of operation would read that and immediately use the \$2500 as reason for not receiving shipments into Canadian ports. I am wondering whether there is not something further in this that certainly does not meet my eye as to the total cost of shipping in regard to the comparisons being used.

Dr. Camu: I would like to answer that question. There is a choice of port that is being made by the shipper in the type of ships and the type of ports according to his final destination. Let us assume it is someone in the United States in the Middle West. He has a choice of getting his goods through the port of New York and then by rail to a destination or by water all the way as far as he can, let us say Chicago, and then a short distance by rail. There is the question of costs in both cases and it might be cheaper by water if he examines that very carefully and if he gets from a freight forwarder a fairly good price but of course starting from Les Escoumins in this case below Quebec about 150 or more miles, a pilot is needed almost all the way up to at least Lake Erie and then you even have pilots in the Great Lakes. If you put together the total cost of using a pilot over 500 miles then another 500 miles and another 500 miles it is not surprising that you come to a bill of \$3,000, \$4,000 and \$5,000. If the ship is entering New York it is only \$500 for a very short distance. It is to bring the ship into the port.

Mr. Skoberg: Actually, they are not using any comparison in distance in this observation. You mentioned the fact you have 514 pilots who would be actually covered

[Interpretation]

mentons les frais pour quoique ce soit dans une région particulière, nous courons le risque de voir la circulation déviée vers d'autres ports; mais à notre avis, les frais de pilotage sur les grands lacs représentent une partie vraiment minime des frais de transit et des frais d'accès aux ports payés par les navires suivant les grands lacs. Je n'ai pas les chiffres avec moi en ce moment, mais il est vraiment minime par rapport au prix de revient total. Lorsque l'on additionne les droits des voies maritimes, les taxes des ports, les frais de remorquage, et les frais des surveillants de ligne, le prix du pilotage n'apparaît pas comme un élément essentiel du prix de revient. Que ce soit pour un navire en transit ou un navire utilisant la voie maritime ou encore un navire accosté dans un port.

M. Skoberg: Je voudrais également des précisions au sujet d'une partie particulière de ce rapport. On dit que le prix moyen de droit de voie maritime payé par voyage s'élève à 5,400 dollars. Le prix moyen total des frais de pilotage s'élève à 3,000 dollars et les frais de pilotage pour un navire de taille semblable serait d'environ 500 dollars à New York. Ensuite, ce chiffre de 500 dollars est supprimé et l'on dit que les frais de pilotage dans les ports de New York sont basés sur un prix moyen de 10 dollars par pied et sur les salaires des pilotes de bassin. Cela veut dire que les frais de pilotage supplémentaires entraînés par la navigation dans les grands lacs sont de 2,500 dollars. Un profane, comme je le suis moi-même, qui ne connaît absolument rien à ce genre d'opération, penserait que cette différence de 2,500 dollars explique pourquoi certaines cargaisons n'arrivent pas dans les ports canadiens. Je me demande s'il n'y a pas d'autre chose là-dessous en ce qui concerne le prix total des expéditions par bateau par rapport aux chiffres comparatifs que l'on vient de citer.

M. Camu: J'aimerais répondre à cette question. La personne qui dirige le navire peut choisir son port en fonction du genre de navire et en fonction du genre de port qui convient le mieux à sa destination finale. Supposons qu'il s'agisse de quelqu'un des États-Unis, venu de l'Ouest. Cette personne peut faire arriver ces marchandises par le port de New York et ensuite les faire transporter par chemin de fer ou par voie maritime aussi loin qu'elle le désire, les ports, par exemple, jusqu'à Chicago; elle les transportera ensuite par chemin de fer sur une petite distance. Dans les deux cas, intervient la question du prix de revient; cela peut revenir moins cher si l'on examine les chiffres d'assez prêt et si cette personne obtient un prix assez valable de la part du transporteur; mais, évidemment, si l'on part de Les Escoumins, c'est-à-dire de 150 milles environ au-dessous de Québec, il faut s'assurer les services d'un pilote pendant presque toute la durée du voyage ou tout au moins jusqu'au lac Érié, il y a ensuite les frais de pilotage sur les grands lacs. Si l'on additionne les frais que représente l'utilisation de ces pilotes sur plus de 500 milles, puis sur encore 500 milles, et puis sur encore 500 milles supplémentaires, il n'est pas surprenant d'arriver à une note totale de 3,000, 4,000 ou même 5,000 dollars. Si le navire arrive directement à New York, on ne charge que 500 dollars pour une petite distance pour faire arriver le navire dans le port.

M. Skoberg: En fait, on ne cite aucun élément de comparaison en ce qui concerne les distances dans cette remarque. Vous avez dit que vous aviez 514 pilotes qui

[Texte]

under this legislation excluding the apprentices. How does the apprentice operate in this particular situation and where would they be included? What type of regulation do they come under? What type of apprenticeship do they have to serve? We will not get into the mechanics of it but why did you exclude apprentices when you made that observation?

Mr. Macgillivray: We only have apprentices in some of the St. Lawrence River districts. I am not sure what observation you say I excluded apprentices from.

Mr. Skoberg: You used the figure 514 pilots but you excluded the apprentices.

• 1135

Dr. Camu: There are 23 apprentices and they are all in the Laurentian region in the St. Lawrence system. There have always been apprentices. They learn the trade together with older pilots at work.

Mr. Skoberg: There is nothing in this legislation that would cover the apprenticeship training.

Mr. Macgillivray: There is very little reference to apprentices in the legislation. If pilots are employed by the Pilotage Authority they are entitled to employ apprentices as well in order to have them learn the trade as is done now. If, on the other hand, the services of pilots are obtained under contract, the provision is that they may contract with an organization to provide for the services of pilots and the training of apprentices.

I think the bill is sufficient to perpetuate the present system and indeed improve on the present system of apprentice training.

Mr. Skoberg: You try to keep a ratio between the pilots and the apprentices so that you do have a continual supply? Of course if it is under contract, then who is it under?

Mr. Macgillivray: Yes, it is not so much a ratio as determining by a look at the age of the existing pilots when you are going to need new ones, but trying to bring in the apprentices at the appropriate times. They have a fairly lengthy apprenticeship.

Mr. Skoberg: I am trying to find out who really has the control over the number of apprentices?

Mr. Macgillivray: At the present time, it is the Pilotage Authority that has control. It decides when it is time to put on a new apprentice. This would continue. The pilotage Authority would have this to do.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. McNulty: I just wanted to ask a supplementary.

The Chairman: Would you allow Mr. McNulty a supplementary question? Go ahead.

Mr. McNulty: I am just wondering what the qualifications were for apprenticeship. What do you have to be to apply for apprenticeship?

[Interprétation]

dépendraient de cette nouvelle loi, si l'on ne tenait pas compte des apprentis. Que devient l'apprenti dans ce cas? Quel genre de règlement serait-il soumis? Quel type d'apprentissage existe-t-il? Je ne désire pas entrer dans les détails de la question mais pourquoi avez-vous exclu les apprentis de vos observations?

M. Macgillivray: Nous avons des apprentis uniquement dans certains des districts du fleuve St-Laurent. Je ne vois pas ce que vous voulez dire lorsque vous dites que j'ai exclu les apprentis de certaines de mes observations.

M. Skoberg: Vous avez dit que vous aviez 514 pilotes si l'on excluait les apprentis.

M. Camu: Il y a 23 apprentis et tous sont dans la région laurentienne du système de la voie maritime du Saint-Laurent. Il y a toujours eu des apprentis. Ils apprennent leur métier avec les pilotes d'expérience.

M. Skoberg: Rien dans ce projet de loi ne mentionne la formation d'apprentis?

M. Macgillivray: La loi mentionne vaguement les apprentis. Si les pilotes sont employés par l'administration du secteur du pilotage, ils ont droit d'employer des apprentis également afin de leur apprendre leur métier et faire ce qui se fait présentement. Si, par contre, les services des pilotes sont obtenus en vertu de contrat, la disposition stipule qu'il faut s'entendre avec un organisme pour obtenir les services de pilote et la formation d'apprenti.

Le bill me semble suffisant pour assurer la perpétuation du présent système et à vrai dire l'améliorer quant à la formation des apprentis.

M. Skoberg: Vous vous efforcez de maintenir l'équilibre proportionnelle entre pilote et apprenti, de façon que vous n'êtes jamais à court de personnel? S'il s'agit de contrat, qui peut dire de qui relève leur formation?

M. Macgillivray: Oui, il ne s'agit pas tant d'une proportion que de déterminer l'âge actuel des pilotes en fonction et de prévoir quand ils devront être remplacés; il s'agit de faire appel aux apprentis en temps opportun. L'apprentissage est plutôt long.

M. Skoberg: Je cherche à savoir qui a le premier mot à dire concernant le nombre d'apprentis?

M. Macgillivray: Présentement, c'est l'administration du pilotage qui exerce le contrôle. C'est cette administration qui décide quand il convient d'avoir un nouvel apprenti. Ce système sera maintenu. L'administration du pilotage en serait responsable.

Le président: Monsieur Howard.

M. McNulty: Je désirais simplement poser une question supplémentaire.

Le président: Permettez-vous que M. McNulty pose une question supplémentaire? Allez-y.

M. McNulty: Je me demande quelles sont les qualités exigées de l'apprenti. Que faut-il être avant de devenir apprenti?

[Text]

Mr. Macgillivray: It may possibly vary with the regions now. We have apprentices now in the Quebec pilotage district which is from Les Escoumins to the Quebec Harbour and we have some in the Montreal district which is from Quebec Harbour to Montreal Harbour. I am not sure that the conditions are the same in both cases but I could have Captain Latter say what are the present requirements of apprentices.

Mr. McNulty: I was just wondering how far advanced they were in seamanship?

Captain A. D. Latter (Superintendent of Pilotage, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): At the present time in both Montreal and Quebec districts, an apprentice serves three years on the river in a specified number of trips and voyages into various ports. Before he is examined for his pilot's licence, he must be able to pass the examination for a mate home trade.

Mr. McNulty: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard (Skeena): I simply wanted to ask Mr. Macgillivray whether there is any intention of using pilots as pollution control officers under the Canada Shipping Act.

Mr. Macgillivray: No, I would not think so, sir. When a pilot is engaged in piloting, it is a full-time occupation.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I find myself at a little bit of a disadvantage because I would have liked to have had the opportunity of questioning witnesses from the pilots' association first and then I would be in a better position to direct better informed questions to the department and to get the reaction to their testimony.

The Chairman: Mr. McGrath, would you rather we adjourned right now and we will have a steering committee meeting after the adjournment and then we could come back at 2.30, if it is agreeable to all the Committee?

Mr. McGrath: That is a perfectly agreeable suggestion, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed that we adjourn now and resume at 2.30 this afternoon?

• 1140

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to ask Mr. Laflamme, Mr. McNulty, Mr. Turner, Mr. Skoberg and Mr. Thomas to remain here.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, I see we have a quorum.

M. Leblanc (Laurier): Ce matin, un membre du comité a invoqué le Règlement, se plaignant que la séance avait commencé en retard. Pourtant, je remarque cet après-midi, que ce député n'est pas ici. Nous ouvrons la séance

[Interpretation]

M. Macgillivray: Cela peut varier suivant la région. Nous avons des apprentis dans le district de pilotage de Québec qui s'étend de les Escoumins au Havre de Québec et nous en avons dans le district de Montréal, c'est-à-dire du port de Québec à celui de Montréal. Je ne suis pas certain que les conditions soient les mêmes dans les deux cas, mais je pourrais demander au capitaine Latter de vous dire ce qu'on exige présentement des apprentis?

M. McNulty: Je me demandais simplement quel était leur degré d'expérience maritime?

Capitaine A. D. Latter (Surintendant du pilotage, administration des transports maritimes canadiens, ministère des Transports): Actuellement, dans les districts de Montréal et de Québec, un apprenti sert pendant 3 ans sur l'eau et accomplit un nombre spécifique de déplacements et voyages vers divers ports. Avant de passer l'examen et obtenir son brevet de pilote, il doit pouvoir passer un examen de métier de soutien.

M. McNulty: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard (Skeena): Je désirais simplement demander à M. Macgillivray s'il est question d'employer des pilotes comme des polluants officiels suivant les dispositions de la loi sur la Marine marchande du Canada.

M. Macgillivray: Non, je ne le crois, monsieur. Le pilote en fonction l'est en plein temps.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, je suis un peu désarmé car j'aurais aimé questionner les témoins de l'Association des pilotes d'abord et j'aurais été mieux en mesure ensuite d'adresser directement mes questions au ministère et obtenir la réaction à l'égard de ces témoignages.

Le président: Monsieur McGrath, préférez-vous que le Comité s'ajourne dès maintenant et nous aurons une réunion du Comité de direction après l'ajournement et de nouveau une séance à 2 h 30 si cela convient à tous les membres du Comité?

M. McGrath: Cela me convient tout à fait, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord que la séance s'ajourne et reprenne à 2 h 30 cet après-midi?

Des voix: D'accord.

Le président: J'aimerais demander à messieurs Laflamme, McNulty, Turner, Skoberg et Thomas de demeurer ici.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Mr. Leblanc (Laurier): This morning, a member of the Committee has raised a point of order to complain that the meeting had started late. I notice this afternoon that this member is not here, we are starting the meeting

[Texte]

sept minutes en retard, mais peut-être que si ce représentant avait été ici, nous aurions pu commencer plus tôt.

The Chairman: Gentlemen, the subcommittee met to consider the question of hearing additional witnesses to Bill C-246 and it was agreed among all members that we would hear representatives of three firms who had asked to be heard in the course of the committee hearing today. The names of these firms are: The National Association of Canadian Marine Pilots and the Federation of St. Lawrence River Pilots; the Canadian Marine Service Guild, and the Dominion Marine Association. Does the committee approve?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So, gentlemen, I would ask Mr. Camu and his staff to move forward and I will call upon the first witness, Mr. Cook, of the Canadian Marine Service Guild. Due to the short notice that has been given I am sorry, but there are copies of the brief in English only. Therefore, I would ask the committee to excuse this gentleman because this is not his fault. I will have the Clerk distribute a copy of his brief.

Would you read your brief, Mr. Cook?

Mr. Robert F. Cook (National President, Canadian Marine Service Guild): Mr. Chairman, I must apologize to the committee. It was only the night before last that we heard the committee was sitting and we did not have time to get the English edition translated. I should like to thank you, Mr. Chairman, and the members of the committee for allowing us to appear here this afternoon.

Our organization represents nearly all of the Masters, Mates, Pilots and Engineers in the marine industry throughout Canada. We have watched with avid interest the lengthy investigation and Report of the Royal Commission on Pilotage. We have also been very interested in the development of the proposed Act respecting Pilotage, Bill C-246. Countless hours have been spent in study and discussion of these matters with our confreres, the acting ships' pilots of Canada.

We have studied the brief submitted to your committee by the Federation of St. Lawrence River Pilots and the National Association of Canadian Marine Pilots. We are in complete accord with this submission and all of the recommendations contained therein.

There is one very serious matter which seems to have been completely overlooked by the persons who are responsible for drafting this proposed legislation; that is, the effect this proposed bill will have on the Masters and Mates now working within the industry. We are deeply troubled to find that the Government has taken steps which will affect a large number of ships's officers across Canada without studying the ramifications of such actions in so far as the hours of work and working conditions are concerned. We refer to Section 15 which pertains to licences and certificates.

We are particularly concerned with the issuance of Pilotage Certificates. A Pilotage Certificate will be issued to applicants able to meet the qualifications prescribed by, firstly, the Governor in Council, pursuant to section 42, and, secondly, the authority pursuant to subsection (1) of section 14. Such certificates may be granted to Masters and/or Mates currently employed within the industry,

[Interprétation]

seven minutes late, but maybe if this member had been here, we could have started earlier.

Le président: Messieurs, le sous-comité s'est réuni pour étudier la question de savoir s'il fallait entendre de nouveaux témoins au sujet du Bill C-246 et tous les membres ont convenu que nous accepterions d'entendre les trois organismes qui en ont fait la demande au cours de la réunion d'aujourd'hui. Les noms de ces organismes sont: l'Association nationale des pilotes maritimes du Canada et la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; la *Canadian Marine Service Guild* et la *Dominion Marine Association*. Est-ce que le comité est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je demanderai donc à M. Camu et à son personnel de bien vouloir céder leur place; nous entendrons d'abord M. Cook de la *Canadian Marine Service Guild*. Comme le priori a été assez court, le mémoire n'est présenté qu'en anglais seulement. Je prie donc les membres du Comité de bien vouloir excuser le témoin. Je demanderais au greffier de bien vouloir distribuer les exemplaires du mémoire.

Voulez-vous lire votre mémoire, monsieur Cook?

M. Robert F. Cook (Président national, Canadian Marine Service Guild): Monsieur le président, je m'excuse auprès des membres du Comité. Ce n'est qu'avant hier soir que nous avons appris que le Comité allait siéger et nous n'avons pas eu le temps de faire traduire notre mémoire. Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité de bien vouloir nous entendre cet après-midi.

Notre organisme représente presque tous les capitaines, les lieutenants, les pilotes et ingénieurs de l'industrie maritime au Canada. Nous avons suivi avec un vif intérêt l'enquête et la publication du rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. La loi proposée au sujet du pilotage, le Bill C-246, a également retenu notre attention. Nous avons passé de nombreuses heures à étudier et à discuter de cette question avec nos confrères, les pilotes de navire en activité au Canada.

Nous avons étudié le mémoire présenté au Comité par la fédération des pilotes du Saint-Laurent et l'Association nationale des pilotes maritimes du Canada. Nous sommes entièrement d'accord avec ce mémoire et toutes les recommandations qui y sont faites.

Il y a un aspect important qui semble avoir été complètement oublié par les personnes qui ont rédigé la loi proposée; c'est le fait que le bill aura tous les capitaines et les lieutenants qui travaillent actuellement. Nous nous inquiétons fort du fait que le gouvernement a pris des mesures qui toucheront un grand nombre d'officiers de navire dans tout le Canada sans avoir étudié les conséquences de ces mesures en ce qui a trait aux heures et aux conditions de travail. Nous voulons parler tout spécialement de l'article 15 qui a trait aux brevets et aux certificats.

La délivrance des certificats de pilotage est le point qui nous inquiète le plus. Un certificat de pilotage sera délivré aux candidats qui répondront aux normes prescrites d'abord, par le gouverneur en Conseil, aux termes de l'article 42, et deuxièmement, par l'administration, conformément au paragraphe 1 de l'article 14. Ces certifi-

[Text]

the object being that any officer holding such a certificate may act as Pilot in compulsory pilotage waters while at the same time carrying out his normal navigational duties. This can and will lead to many serious problems.

The Mates working on the Great Lakes and St. Lawrence River will probably be the group most affected by this legislation. These mates now work eight hours per day, seven days per week and they average four hours of overtime during this period. This means they now average sixty hours of work per week.

The largest group of Canadian Great Lakes' vessels operates between Thunder Bay, Ontario and Sept-Îles, Quebec. A vessel operating on this run would require a pilot in eight different areas as follows:

	Approximate Pilotage Hours
Sault Ste. Marie to Detour	4 hours
Detroit River	7 hours
Welland Canal	10 hours
Cape Vincent to Snell Lock	12 hours
Snell to St. Lambert	10 hours
Montreal to Trois Rivières	6½ hours
Trois Rivières to Quebec City	5½ hours
Quebec to Les Escoumains	9 hours
TOTAL number of hours.....	64

This voyage would take the average Great Lakes' vessel a period of nine days to complete. If such a vessel carried only one mate with Pilotage Certificates to cover these areas, the result would be that at least two-thirds of these pilotage hours would be performed off watch, equalling 33½ hours per week. This means that a mate working on this run would work 93½ hours per week.

On July 1, 1965 the Canada Labour (Standards) Code was adopted by the House of Commons. Just prior to this the Department of Labour published a booklet describing the code. The foreword of this booklet was written by the then Minister of Labour, Allan J. MacEachen, and in this foreword he stated: "The time is overdue for eliminating excessively long hours of work".

The hours of work as legislated by the Canada Labour (Standards) Code are forty hours a week, with an allowance for eight hours per week of overtime. This brings about the very incredible paradox of one department of government legislating to shorten the work week, while another department of government is contemplating the passing of legislation which would encourage a formidable increase in the hours of work. We in the marine industry feel that sixty hours of work per week is excessive, and certainly cannot condone an increase above and beyond this level.

If this act is passed as it is written, we fear that undue pressure will be exerted on the Masters and Mates by certain shipping companies in an attempt to force these officers to attain pilotage certificates.

The Ministry of Transport requires that ships' officers pass official Ministry of Transport exams to ascertain that they are competent to perform the duties of a ships'

[Interpretation]

cats seront accordés aux capitaines et aux lieutenants qui travaillent actuellement dans l'industrie maritime, ce qui fait que tout officier qui aura un tel certificat pourra agir en tant que pilote dans les zones de pilotage obligatoires en plus de ses fonctions habituelles. Cette mesure entraînera de graves problèmes.

Les lieutenants qui naviguent dans les Grands Lacs et dans le Saint-Laurent seront probablement le groupe qui sera le plus touché par la loi. Ces lieutenants travaillent actuellement huit heures par jour, sept jours par semaine et font en moyenne quatre heures supplémentaires au cours de cette période. Ce qui signifie qu'ils travaillent en moyenne soixante heures par semaine.

Le groupe le plus important de navires canadiens des Grands Lacs navigue actuellement entre Thunder Bay, Ontario, et Sept-Îles, Québec. Un navire qui fait ce parcours a besoin d'un pilote dans huit zones différentes:

	Heures approximatives de pilotage
Sault Ste-Marie à Detour	4 heures
Rivière Détroit	7 heures
Canal Welland	10 heures
Cap Vincent à l'écluse Snell	12 heures
Écluse Snell à l'écluse de St-Lambert	10 heures
Montréal à Trois-Rivières	6.5 heures
Trois-Rivières à Québec	5.5 heures
Québec aux Escoumains	9 heures
Nombre total d'heures.....	64 heures

Un navire des Grands Lacs prendrait en moyenne neuf jours pour ce voyage. Si ce navire avait un seul lieutenant détenant un certificat de pilotage pour ces régions, il s'en suivrait qu'au moins les ⅔ des heures de pilotage nécessaire seraient accomplies alors que le lieutenant n'est pas de quart, soit 33½ heures par semaine. Ce qui signifie que ce lieutenant travaillerait au cours de ce voyage 93½ heures par semaine.

Le premier juillet 1965, le code canadien du travail (normes) a été adopté par la Chambre des communes. Avant l'adoption du code, le ministère du Travail avait publié une brochure expliquant la loi. Dans l'introduction de la brochure, le ministre du Travail d'alors, M. Allan J. MacEachen, disait: «Il est grand temps d'éliminer les longues heures de travail».

Le code canadien du travail (normes) prévoit une semaine de quarante heures, avec huit heures supplémentaires. D'où vient donc cette situation incroyable où un ministère du gouvernement légifère pour raccourcir la semaine de travail pendant qu'un autre ministère s'apprête à adopter une loi qui entraînera un nombre d'heures de travail hebdomadaire dépassent vraiment les bornes. Nous, de l'industrie maritime, croyons que soixante heures par semaine est trop, et nous ne sommes certainement pas prêts d'accepter une augmentation.

Si la loi telle qu'elle est rédigée actuellement est adoptée, nous craignons que des pressions soient exercées sur les capitaines et lieutenants par certaines compagnies maritimes pour les forcer à obtenir les certificats de pilotage.

[Texte]

officer in a safe and efficient manner. These examinations have consistently been upgraded to the degree that the certificate attained through these examinations is on a par with the requirements demanded by any other country in the world. The holding of such a Certificate of Competency should guarantee security of employment. The introduction of Pilotage Certificates will now set a new standard of qualifications and could well become a condition of employment or promotion within a company.

Any Master or Mate who acquires a Pilotage Certificate could be subjected to an increase of responsibility in what has been accepted for years as hazardous waters. He will now be responsible for the navigation of his vessel in waters where it was previously felt necessary to have the added knowledge and ability of a licensed pilot. Piloting vessels in confined waters is not becoming an easier profession, but because of the ever increasing traffic in these narrow and treacherous waters and the added responsibility of having to pay close scrutiny to your visual and audio aids, the job is becoming increasingly more difficult and demanding. There is also the increasing pressure of operating larger and larger vessels with much more power within these confined spaces.

Rather than adding increased responsibility to the Master and Mate, the Ministry of Transport should be seeking methods to lessen these pressures.

WE RECOMMEND:

1) The deletion of the term Pilotage Certificate anywhere within the proposed Bill C-246.

2) Any waters which are now determined as compulsory pilotage waters to remain as compulsory pilotage waters.

We urgently request the acceptance of the above amendments by this Committee.

We wish to apologize for not having available copies of this submission in the French language, but the suggested hearing date for this Committee was advanced considerably.

Thank you for your kind attention.

This brief is respectfully submitted by the Canadian Merchant Service Guild.

• 1450

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cook.

Mr. Cook: If I could just add a couple of things. You will note we dealt only with one phase of the pilotage bill. We are in complete and absolute agreement with our very learned colleagues, Mr. Langlois and Mr. Lortie, who have made many suggestions and amendments to the act, and we are in full agreement with the suggested amendments.

Mr. Laflamme: For clarification, I would just like to ask Mr. Cook: you are National President of the Canadian Merchant Service Guild?

Mr. Cook: This is right.

Mr. Laflamme: Your group consists of masters and mates?

[Interprétation]

Le ministère des Transports exige que les officiers de navires subissent les examens optionnels du ministère pour s'assurer qu'ils sont compétents et peuvent remplir les fonctions d'officiers de navires d'une façon sûre et efficace. Ces examens sont constamment mis à jour de façon que le certificat obtenu au moyen de ces examens se compare à ce qui est exigé dans tout autre pays du monde. Le fait de détenir un certificat de compétence devrait garantir la sécurité d'emploi. L'introduction de certificats de Pilotage maintenant introduit de nouvelles normes de qualification et son obtention pourrait devenir une condition d'emploi ou de promotion au sein d'une compagnie.

Tout capitaine ou lieutenant qui obtiendra un certificat de pilotage verra ses responsabilités accrues dans ce qu'on a considéré pendant des années comme des eaux dangereuses. Il sera maintenant responsable de la navigation de son navire dans des eaux où il était auparavant nécessaire d'avoir les connaissances et l'habileté d'un pilote licencié. Le pilotage de navire dans les eaux intérieures n'est pas devenu plus facile, au contraire la circulation de plus en plus dense dans ces passages étroits et semés d'écueils et l'obligation maintenant de porter une attention toute particulière aux aides visuels et auditifs font que le travail est devenu plus difficile et fatigant. Le fait de naviguer sur des navires de plus en plus gros, puissants, dans ces passages étroits ajoutent encore à la difficulté.

Plutôt d'accroître les responsabilités des capitaines et des lieutenants, le Ministère des Transports devrait essayer d'alléger leurs tâches.

NOUS RECOMMANDONS:

1) Que toute mention du certificat de pilotage dans le bill C-246 soit rayée;

2) Que les eaux qui sont maintenant dans les zones de pilotage obligatoires restent classées comme telles.

Nous prions instamment le Comité d'accepter ces amendements.

Nous tenons à nous excuser de ne pas avoir l'exemplaire de notre mémoire en français, mais la date des audiences a été avancée considérablement.

Merci de votre attention.

Ce mémoire vous est respectueusement soumis par la *Canadian Merchant Service Guild*.

Le président: Merci, monsieur Cook.

M. Cook: Permettez-moi d'ajouter deux ou trois observations. Vous remarquerez que nous n'avons parlé que d'un aspect du bill sur le pilotage. Nous sommes entièrement d'accord avec nos collègues, MM. Langlois et Lortie, qui ont présenté des propositions et des amendements à la loi, ces amendements proposés ont notre entier appui.

M. Laflamme: J'aimerais éclaircir un point et demander à M. Cook: vous êtes bien président national de la *Canadian Merchant Service Guild*?

M. Cook: C'est exact.

M. Laflamme: Votre groupe est composé de capitaines et de lieutenants?

[Text]

Mr. Cook: And pilots and engineers.

Mr. Laflamme: And pilots and engineers?

Mr. Cook: Right.

Mr. McGrath: If there were an amendment to section 42, wherein the government has the authority to make regulations, stating that the Governor in Council should first of all consult with your organization prior to the promulgation of these regulations, would that meet some of your reservations?

Mr. Cook: Yes, this would meet some of our requirements.

Mr. McGrath: Would you explain why you feel it is necessary to delete the references to pilotage certificates in the bill if we did bring in a mechanism for consultation under section 42?

Mr. Cook: Well, for one thing the major benefit of having a pilot aboard a ship for safety purposes is the fact that the pilot is responsible only to the authority, only to the government, to be sure that he operates that vessel in the safest and most efficient manner possible. If you allow certificated pilots to come into the pilotage areas you are now taking an employee of a company, whose first allegiance is to his company. For the security of his employment he must take into consideration the wishes and requirements of his company. If he says, "Well, I don't think this weather is too good. I had better hold up the ship for a little while" and they say, "We need that vessel at a certain place," the probability is that the pressure from the company would have to be taken into consideration by him. This is an unfair pressure on the individual because now his job is on the line—whether he does what his company requires or does what his conscience states he should do. A pilot is not forced into this situation. A pilot is only responsible to the Minister of Transport, and that is a much better situation.

Mr. McGrath: I find it difficult to imagine a situation whereby the government would change the status of an area which, under the present regulations, is a compulsory pilotage area. Surely, that would not be in the best interests of safe navigation?

Mr. Cook: Well, they have made changes before. They have not completely taken away the compulsory aspect of a district, but they have, from Kingston to Cornwall, put in regulations which state that Canadian ships do not require pilots through these waters. So, there has been a precedent for making changes in pilotage waters.

Mr. McGrath: How much consultation was there with your organization with respect to the drafting of this legislation?

Mr. Cook: With the government?

Mr. McGrath: Forgetting about the Commission report—with the government, yes?

Mr. Cook: With the government; we have appeared at one meeting, I think, since the legislation was drafted. That was two weeks ago. I wasn't there, personally, but

[Interpretation]

M. Cook: Il comprend des pilotes et des ingénieurs également.

M. Laflamme: Il y a aussi des pilotes et des ingénieurs?

M. Cook: Oui.

M. McGrath: S'il y avait un amendement à l'article 42 qui permet au gouvernement d'établir des règlements et que cet amendement portait que le Gouverneur en conseil devra d'abord vous consulter avant d'établir des règlements, est-ce que cela répondrait un peu à vos objections?

M. Cook: Oui, cet amendement répondrait à un certain nombre de nos demandes.

M. McGrath: Pourriez-vous nous dire pourquoi vous croyez qu'il est nécessaire d'éliminer toute notion de certificat de pilotage dans le bill si nous introduisons un mécanisme de consultation au terme de l'article 42?

M. Cook: Le principal avantage d'avoir un pilote à bord d'un navire pour plus de sécurité est le fait que le pilote est comptable seulement à l'administration, seulement au gouvernement, sa seule tâche est de s'assurer qu'il pilote le navire de la façon la plus sûre et la plus efficace. Si vous permettez à des titulaires de certificat de pilotage de travailler dans des zones de pilotage obligatoires, vous avez l'employé d'une compagnie, son allégeance va d'abord à sa compagnie. Pour garantir son emploi, ils doivent tenir compte des désirs et des exigences de la compagnie. S'il dit: «Les conditions atmosphériques ne sont pas très bonnes. Je pense qu'il est préférable de retenir le navire pour quelque temps.» Et qu'on lui réponde: «Il faut que ce navire soit à un tel endroit.» Et il est possible que la pression exercée par la compagnie est raison de lui. C'est une position ingrate pour la personne parce que c'est son emploi qui est en jeu: doit-il faire ce que sa compagnie lui demande ou agir selon sa conscience. Un pilote n'est pas placé dans cette situation. Le pilote est comptable seulement au Ministre des Transports.

M. McGrath: Je vois mal le gouvernement changé la catégorie d'une zone qui, en vertu des règlements actuels, est une zone de pilotage obligatoire. Cela ne contribuerait sûrement pas à rendre la navigation plus sûre.

M. Cook: On a déjà apporté des changements. On n'a pas enlevé complètement l'obligation de prendre un pilote dans un secteur, mais on a, de Kingston à Cornwall, exempté les navires canadiens à cet égard. Il y a donc un précédent à ce qui a trait aux changements touchant les zones de pilotage obligatoires.

M. McGrath: Y a-t-il eu des consultations avec votre organisme pour la rédaction du présent bill?

M. Cook: Avec le gouvernement?

M. McGrath: Je ne parle pas du rapport de la Commission, avec le gouvernement, oui?

M. Cook: Nous avons rencontré les représentants du gouvernement une seule fois depuis la rédaction du bill. C'était il y a deux semaines. Je n'étais pas là moi-même;

[Texte]

one of our representatives was there, and some of our pilots were there.

Mr. McGrath: Do the suggested amendments introduced by the government this morning meet some of your recommendations, or most of your recommendations?

Mr. Cook: No, very minorly. I think you will find the Federation of St. Lawrence River Pilots and the National Association of Canadian Marine Pilots have many suggestions and changes which we feel are very necessary to the operation of this act. They are far above and beyond what was suggested by Mr. Macgillivray this morning.

• 1455

Mr. Leblanc (Laurier): Merci, monsieur le président.

Le président: Allez-vous prendre la parole en français?

Mr. Leblanc (Laurier): Oui, monsieur le président.

Ce matin, M. Camu nous a laissé entendre qu'il existait actuellement 514 pilotes au Canada. M. Cook, le président du *Canadian Merchant Service Guild*, est-il d'accord pour dire que ce nombre est exact?

Mr. Cook: Yes, I would say that that is approximately correct.

Mr. Leblanc (Laurier): Would that be 513, or 514, or 500 or 600?

Mr. Cook: If Dr. Camu said 514 I would accept his word on that.

Mr. Leblanc (Laurier): Est-ce que vous pourriez me dire combien, parmi les 514 pilotes, sont bilingues?

Mr. Cook: I would say at least 350 of the 514, maybe a little more than 350.

Mr. Leblanc (Laurier): Des 350 pilotes bilingues, combien sont francophones et combien sont anglophones?

Mr. Cook: Of the French Canadian pilots, a large majority are of French origin, but there are some who are of English origin and who are bilingual.

Mr. Leblanc (Laurier): Ainsi, des 350 pilotes bilingues, vous ne savez pas combien sont francophones, combien sont anglophones?

Mr. Cook: I don't have the exact figure off hand, but it is a very large majority.

Mr. Leblanc (Laurier): Someone is mentioning to me it is 285. Would you agree with that, 285?

Mr. Cook: French Canadians?

Mr. Leblanc (Laurier): Francophones who are bilingual and a balance which would be—let us see now—65 anglophones who also would be bilingual?

Mr. Cook: This could be so. I think you will find there are not quite 65.

Mr. Leblanc (Laurier): There are not quite 65?

Mr. Cook: No, I don't think there are.

[Interprétation]

mais un de nos représentants y était ainsi qu'un certain nombre de pilotes.

M. McGrath: Est-ce que les amendements proposés par le gouvernement ce matin satisfont à vos demandes ou à la plupart de vos demandes?

M. Cook: Non, seulement d'une façon très limitée. Vous constaterez que la fédération du pilote du St. Laurent et l'Association nationale des pilotes maritimes du Canada propose plusieurs changements que nous croyons nécessaires dans la loi. Ils vont bien plus loin que ce qu'a proposé M. Macgillivray ce matin.

Mr. Leblanc (Laurier): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you going to speak French?

Mr. Leblanc (Laurier): Yes, Mr. Chairman.

This morning, Dr. Camu has suggested that there were right now 514 pilots in Canada. Is Mr. Cook, president of the Canadian Merchant Service Guild ready to say that this figure is exact?

M. Cook: Oui, je dirai que c'est à peu près exact.

M. Leblanc (Laurier): Est-ce que c'est 513, 514, 500 ou 600?

M. Cook: Si M. Camu a dit qu'il y avait 514 pilotes, je veux bien le croire.

Mr. Leblanc (Laurier): Could you tell us how many, of those 514 pilots are bilingual?

M. Cook: Je dirais que 350 des 514 pilotes sont bilingues, peut-être un peu plus de 350.

Mr. Leblanc (Laurier): Of those 350 bilingual pilots, how many are francophones and how many are anglophones?

M. Cook: Des pilotes Canadiens français, la plupart sont d'origine française, mais il y en a qui sont d'origine anglaise et qui sont bilingues.

Mr. Leblanc (Laurier): So, of the 350 bilingual pilots, you do not know how many are francophones and how many are anglophones?

M. Cook: Non, je n'ai pas les chiffres exacts en main, mais c'est la grande majorité.

M. Leblanc (Laurier): Quelqu'un me dit que c'est 285. Est-ce que vous êtes d'accord, y en a-t-il 285?

M. Cook: Canadiens français?

M. Leblanc (Laurier): Francophones bilingues, et les autres, je pense que ce serait 65, seraient les anglophones qui seraient bilingues?

M. Cook: C'est possible. Je pense qu'il y en a moins que 65.

M. Leblanc (Laurier): Pas tout à fait 65?

M. Cook: Non, je ne pense pas.

[Text]

Mr. Leblanc (Laurier): You don't think there are quite 65?

• 1500

Mr. Cook: No.

Mr. McGrath: They are all Canadians.

Mr. Leblanc (Laurier): I quite agree with that, Mr. McGrath. I am not questioning the determination of who is Canadian or not. I am just trying to get whatever bilingualism policy is working with the pilots who are under our jurisdiction. On page 5 of your brief, I read:

Piloting vessels in confined waters is not becoming an easier profession, but because of the ever-increasing traffic in these narrow and treacherous waters and the added responsibility of having to pay close scrutiny to your visual and audio aids, the job is becoming increasingly more difficult and demanding.

I would imagine that with these technological devices on ships today it would be easier to perform this task. Would you care to elaborate on that statement?

Mr. Cook: No. When you couple this with larger and faster vessels you are approaching a danger zone. This new technology is necessary but it not only requires normal attention in respect of pilotage matters, it also requires a constant watch in the wheelhouse. You have a man keeping watch on radar and with these extra facilities you must have a man keeping watch on them. These things require a great deal more attention in the interests of safety and efficiency.

Mr. Leblanc (Laurier): If you did not have this equipment would it be easier?

Mr. Cook: No, it would not be easier.

Mr. Leblanc (Laurier): How do you reconcile that fact with the extra cost?

Mr. Cook: We must compare what is taking place today with what occurred ten years ago. There has been a tremendous increase in shipping activity in Canada. If you look at the statistics you will find that if 1,000 ships entered a port ten years ago, 3,000 ships enter that same port today. Any increase in traffic creates problems, and the tremendous increase that has taken place has created tremendous problems.

Mr. Howard (Skeena): There are two separate problems. Under the circumstances it seems that a pilot employed would be required to serve two masters. He is required to comply with the regulations and he is also required to follow a policy in order to maintain safety. Is this one of the matters to which you are referring?

Mr. Cook: There would be a degree of responsibility on the company which is not now held by the pilot. The pilot is an independent. He is neutral, although he has a responsibility for the safety of the vessel.

Mr. Howard (Skeena): He is responsible for public safety objectives?

Mr. Cook: Right.

Mr. Howard (Skeena): My other point is that under these circumstances, the pilot is required to look after

[Interpretation]

M. Leblanc (Laurier): Vous ne croyez pas qu'il y en a 65?

M. Cook: Non.

M. McGrath: Ils sont tous Canadiens.

M. Leblanc (Laurier): Je le sais, monsieur McGrath, je n'essaie pas de savoir s'ils sont Canadiens ou non. J'essaie simplement de déterminer où en est la politique de bilinguisme chez les pilotes qui relèvent de notre compétence.

A la page 5 de votre mémoire, vous dites:

Piloter des navires dans les eaux intérieures n'est pas une tâche facile, au contraire, la circulation de plus en plus dense dans ces passages étroits et semés d'écueils et l'obligation de surveiller attentivement les aides visuelles et auditives font que le travail est de plus en plus difficile et fatigant.

J'aurais pensé que tous ces appareils à bord des navires aujourd'hui auraient plutôt facilité la tâche. Pourriez-vous vous expliquer davantage à ce sujet?

M. Cook: Si vous tenez compte du fait que les navires sont de plus en plus gros, au contraire, le danger s'accroît. Ces appareils sont nécessaires, mais non seulement faut-il en tenir compte pour le pilotage mais ils exigent une attention constante dans la timonerie. Il y a un préposé au radar et il faut qu'il y ait un préposé à tous ces nouveaux instruments. Ces appareils exigent beaucoup d'attention si l'on veut que leur fonctionnement soit sûr et efficace.

M. Leblanc (Laurier): Est-ce que le fait de ne pas avoir ces appareils faciliterait la tâche?

M. Cook: Non, cela ne faciliterait pas la tâche.

M. Leblanc (Laurier): Comment est-ce possible avec les frais supplémentaires?

M. Cook: Il faut comparer la situation actuelle avec ce qui se passait il y a dix ans. L'activité maritime s'est accrue considérablement au Canada. Si vous étudiez les chiffres, vous verrez que là où 1,000 navires entraient dans un port il y a dix ans, 3,000 navires entrent dans le même port aujourd'hui. Une telle augmentation crée des problèmes et l'accroissement incroyable de l'activité a entraîné des problèmes à l'échelle.

M. Howard (Skeena): Il y a deux problèmes distincts. Dans le cas présent, il semble qu'un pilote doit servir deux maîtres. Il faut qu'il respecte les règlements et il est obligé de s'en tenir à telle politique du point de vue de la sécurité. Est-ce que c'est un des problèmes auxquels vous faites allusion?

M. Cook: La part de responsabilités qui est assumée actuellement par le pilotage retomberait sur la compagnie. Le pilote est indépendant. Il est neutre, même s'il est responsable de la sécurité du navire.

M. Howard (Skeena): Il faut qu'il tienne compte des objectifs en matière de sécurité du public.

M. Cook: En effet.

M. Howard (Skeena): L'autre point que je veux souligner est le fait que dans ce cas, le pilote doit remplir plus

[Texte]

more than one task, and as a result he would have to put in extra hours of responsibility.

Mr. Cook: Yes.

Mr. Howard (Skeena): In other words, this would do away with the possibility of the employment of another pilot who might otherwise be out of work?

Mr. Cook: That is true. Approximately 30 per cent of traffic in the Quebec district is Canadian vessel traffic, hence this accounts for 30 per cent of your employment there.

Mr. Howard (Skeena): For argument's sake let me refer to a Canadian laker. Under this legislation, a man who is certified as a pilot and hired to take control of a ship would be paid pilotage fees. Can you tell me what happens to these pilotage fees? Do they go into the treasury?

Mr. Cook: It all depends on the construction of the pilotage descriptions. Most of them operate on the basis that pilotage tariffs are placed in a pool. Expenses are taken out of this pool for the pilots and the remainder is divided up among these individuals on an equal basis.

Mr. Howard (Skeena): Under this legislation the difference between expenses and the fee would not be available to the individual pilot?

Mr. Cook: No.

Mr. Howard (Skeena): The pilot would receive only his salary?

Mr. Cook: Yes.

Mr. Howard (Skeena): Let me refer to a specific example. There is a ship which moves out of Vancouver or the lower mainland carrying passengers, railway cars and the like up the coast into Alaska. The majority of these passengers and vessels are of United States origin. Such a ship has to have a licensed pilot, is that correct?

Mr. Cook: Right.

Mr. Howard (Skeena): Could that ship and others of a similar nature ply international waters, or does this regulation mean that these pilots are confined to Canadian waters? Does a similar situation prevail in respect of the situation to which you have referred?

Mr. Cook: I would interpret this measure to mean exactly that. As some hon. members know, foreign vessels take out registration certificates of various kinds. I can see nothing which could prevent this from happening.

Mr. Howard (Skeena): Let me refer to something that has already been discussed, namely, a Canadian pilot on a training ship which moves into Alaskan waters.

Mr. Cook: Right.

Mr. Howard (Skeena): These individuals are recognized, when in Alaskan waters, as being pilots for the

[Interprétation]

d'une tâche accumulant ainsi les heures de travail et les responsabilités.

M. Cook: C'est exact.

M. Howard (Skeena): En d'autres mots, cette mesure éliminerait toute possibilité d'emploi d'un autre pilote qui pourrait autrement être mis à pied?

M. Cook: Oui. La circulation des navires canadiens dans le secteur de Québec représente environ 30 p. 100 de la circulation totale, donc 30 p. 100 de notre emploi dans ce secteur.

M. Howard (Skeena): Prenons le cas d'un navire canadien des Grands lacs. En vertu de la présente législation, un pilote breveté qui prend la direction d'un navire reçoit des droits de pilotage. Pouvez-vous me dire où vont ces droits de pilotage? Est-ce qu'ils sont versés au trésor?

M. Cook: Tout dépend de la façon de fonctionner du système de pilotage. Dans la plupart des cas, les droits de pilotage sont versés à un fonds. Les dépenses sont déduites et le reste est versé aux différents pilotes d'une façon équitable.

M. Howard (Skeena): En vertu du présent projet de loi, la différence entre les dépenses et les droits ne serait pas versée au pilote?

M. Cook: Non.

M. Howard (Skeena): Le pilote toucherait seulement un salaire?

M. Cook: Oui.

M. Howard (Skeena): Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Il y a des navires qui partent de Vancouver ou plus bas sur la côte et qui ont à leur bord des passagers, et des wagons de chemin de fer et le reste, en direction de la côte de l'Alaska. La majorité de ces passagers et de ces navires viennent des États-Unis. Ces navires doivent avoir un pilote breveté, c'est exact?

M. Cook: En effet.

M. Howard (Skeena): Est-ce que ces navires et les navires semblables peuvent naviguer dans les eaux internationales, ou est-ce que les règlements portent que ces pilotes travaillent seulement dans les eaux canadiennes? Est-ce qu'il y a ailleurs une situation semblable à celle que vous venez de décrire?

M. Cook: Je pense que c'est ce que cette mesure signifie. Comme certains députés le savent, les navires étrangers obtiennent des certificats de toutes sortes. Je ne verrais rien qui puisse empêcher cela.

M. Howard (Skeena): Permettez-moi de revenir sur une question qui a déjà été abordée, soit le cas d'un pilote canadien à bord d'un navire d'instruction en direction des eaux de l'Alaska.

M. Cook: Oui.

M. Howard (Skeena): Cette personne serait reconnue, dans les eaux de l'Alaska, comme pilote aux fins des

[Text]

purposes of the United States regulations as well as Canadian regulations?

Mr. Cook: The situation is reciprocal in respect of vessels plying from United States waters, for instance from Seattle into Vancouver or anywhere along the west coast. Such a vessel from the United States is not obliged to take on a Canadian pilot when plying Canadian waters. The same situation exists in respect of a Canadian vessel moving into U.S. waters, from Vancouver to Seattle. They are not required to carry a United States pilot.

Mr. Howard (Skeena): On page 5 of this report there is the suggestion that waters which are now determined as compulsory pilotage waters should remain as compulsory pilotage waters. I wonder if you would elaborate in this regard?

Mr. Cook: I am not afraid of what you are saying, I am afraid of what you are not saying. It seems to me that you are implying something that might, in fact, not be the situation. Where there is a requirement to employ a pilot there is not a situation whereby a ship could employ somebody else to perform this particular task, either in Canadian or in United States waters.

Mr. Howard (Skeena): Perhaps I did not phrase the question properly. Canadian waters run to a 12-mile limit measured from straight-lines. I have in mind the waters between the mainland and Queen Charlotte Islands, including Hecate Strait, the Alaskan Strait and Dixon Inlet. I have in mind an incident which took place a few days ago involving a United States coastguard ship and a Canadian fishing vessel. To the best of your knowledge, are these Canadian waters in respect of which Canadian pilots should be employed? I have in mind these fishing vessels operating off the west coast in the vicinity of Queen Charlotte Islands and Vancouver Island. They can stray 10 to 20 miles one way or another and still be considered to be in Canadian territorial areas. Would you interpret the intention of this bill in respect of the situation I have outlined regarding pilotage requirements?

Mr. Cook: They are covered now, under the present act—foreign vessels. I am pretty certain they are. Is that true? They are not covered now. I just asked my expert and he said, no.

• 1510

Mr. Howard (Skeena): They are not covered now, and it is not conceived in the bill that they be covered. I wonder whether, with your knowledge of the waters in question with the difficulties of moving in those waters, it might be necessary to have a pilot in some circumstances, or not.

Mr. Cook: This matter was not raised by any of our pilots so apparently it is not of an arguent nature.

Mr. Thomas (Moncton): Most of my questions have been answered, but I should like to put one or two points to Mr. Cook. As I understand your brief your main objection to the proposed legislation stems from the issuance of pilot certificates. You bring out that point strongly. First, you fear that because of the complex naviga-

[Interpretation]

règlements des États-Unis comme des règlements du Canada?

M. Cook: La même disposition vaut dans le cas des navires qui viennent des eaux américaines, par exemple de Seattle à Vancouver ou n'importe où sur la côte-ouest. Un tel navire des États-Unis n'est pas obligé de prendre à son bord un pilote canadien lorsqu'il se trouve dans les eaux canadiennes. C'est le cas également pour un navire canadien qui se trouve dans les eaux américaines, de Vancouver à Seattle. Il n'est pas obligé de prendre à son bord un pilote américain.

M. Howard (Skeena): A la page 5 de votre rapport, vous proposez que les eaux qui sont actuellement dans une zone de pilotage obligatoire devraient continuer de l'être. Pourriez-vous expliquer davantage votre pensée?

M. Cook: Ce n'est pas ce que vous dites, mais ce que vous ne dites pas. Il me semble que vous voulez parler d'une situation qui pourrait bien ne pas exister. Là où il faut employer un pilote, un navire ne peut pas utiliser quelqu'un d'autre pour faire ce travail, soit dans les eaux canadiennes, soit dans les eaux américaines.

M. Howard (Skeena): Je me suis peut-être mal exprimé. Les eaux canadiennes font 12 milles en ligne droite. Je voulais parler des eaux qui sont entre le continent et les Iles Queen Charlotte, y compris le Détroit Hecate, le Détroit de l'Alaska et Dixon Inlet. Je me souviens d'un accident qui s'est produit il y a quelques années impliquant un navire de la garde-côtière américaine et un navire de pêche canadien. A votre avis, sont-ce là des eaux canadiennes où il faut que des pilotes canadiens soient utilisés? Je veux parler des navires de pêche de la côte-ouest aux environs des Iles Queen Charlotte et de l'Île de Vancouver. Ils peuvent aller de 10 à 20 milles d'un côté ou de l'autre tout en restant dans les eaux territoriales du Canada. Pourriez-vous nous dire l'effet qu'aura le bill sur la situation que j'ai décrite il y a quelques minutes au sujet du pilotage?

M. Cook: Les navires étrangers sont compris maintenant, en vertu de la Loi actuelle. Je suis à peu près certain qu'ils le sont. Est-ce exact? Non, ils ne sont pas compris maintenant. Je viens de demander à un spécialiste et il dit non.

M. Howard (Skeena): Ils ne sont pas compris maintenant et ils ne le sont pas non plus dans le projet de loi. Étant donné votre connaissance des eaux en question et des difficultés de se déplacer dans ces eaux, je me demande s'il serait nécessaire d'avoir un pilote dans certaines circonstances, ou non.

M. Cook: Aucun de nos pilotes n'a soulevé cette question, et par conséquent ce ne serait pas apparemment urgent.

M. Thomas (Moncton): On a déjà répondu à la plupart de mes questions, mais j'aimerais présenter un ou deux points à M. Cook. Si j'ai bien compris votre mémoire, votre principale objection au projet de loi se rapporte à l'émission de certificats de pilotage. Vous défendez ce point avec assez de vigueur. Premièrement, vous craignez

[Texte]

tional aids available, and so on, navigation has not become easier but, rather, more arduous because, though he has the assistance of these aids, the pilot is in the nature of an air traffic controller—he is under much more mental stress and strain, which makes his work actually more difficult than in the past when he did not have this equipment.

In the second place, you fear there may be a division of responsibility; instead of having a pilot who is an independent authority responsible only to the Department of Transport, you would now have an employee of the shipping company who might be called upon to make a decision as to whether to take a risk or whether to follow his course as a pilot. Is this a fair statement of your position?

Mr. Cook: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Thomas (Moncton): As you understand the bill, how many members of the crew of a ship might be eligible to hold a pilot's certificate? All the officers?

Mr. Cook: It would be the master, plus three mates. These are the only ones who would be eligible.

Mr. Thomas (Moncton): You go on to say that, apart from the fact they might be overworked, you feel there would be undue pressure exercised by the shipowner or the operator of the ship to hold out as a condition of employment the necessity of a ship's officer qualifying for a pilot's certificate. Is that correct?

Mr. Cook: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Do you think that is a reasonable fear?

Mr. Cook: Whether a man goes for a certificate or not is voluntary. But if a company were to say: We shall promote to master more quickly those officers who are equipped with pilotage certificates—promote them much sooner than those who do not have pilotage certificates, there would be a form of economic pressure there. A man looking for advancement would possibly go against his best judgment when it came to getting a pilotage certificate. There are various forms of pressure which could be used.

Mr. Thomas (Moncton): In normal circumstances, how many officers are required to be on watch?

Mr. Cook: One.

Mr. Thomas (Moncton): So, when a vessel reaches an area in which pilotage is required, your point is that another officer would have to be brought up, one who would not normally be on watch?

Mr. Cook: If the off-watch mate is the holder of a pilotage certificate, he would have to be brought in from his off-watch hours.

Mr. Thomas (Moncton): Suppose the captain of the vessel held a pilot's certificate. Would it be advisable for the captain to take over the duties of a pilot? In other

[Interprétation]

qu'à cause des aides complexes disponibles pour la navigation, la navigation ne soit pas devenue plus facile, mais plutôt plus difficile car même s'il reçoit l'aide de ses instruments, le pilote a le même genre de fonction que le contrôleur de circulation aérienne—et il est sous une tension nerveuse beaucoup plus grande qui rend son travail plus difficile que dans le passé, alors qu'il n'avait pas cet équipement.

En deuxième lieu, vous craignez qu'il y ait une division des responsabilités; au lieu d'avoir un pilote qui soit une autorité indépendante responsable uniquement vis-à-vis du ministère des Transports, il y aurait maintenant un employé de la compagnie de navigation qui pourrait être appelé à prendre une décision, à savoir s'il devrait prendre un certain risque ou suivre son parcours comme un pilote le fait. Est-ce que j'ai bien établi votre position?

M. Cook: Oui, monsieur le président.

M. Thomas (Moncton): D'après ce que vous avez vu dans le projet de loi, combine de membres de l'équipage pourraient être admissibles à détenir un certificat de pilote? Tous les officiers

M. Cook: Ce serait le capitaine, plus trois officiers. Ce sont les trois seuls qui seraient admissibles.

M. Thomas (Moncton): Vous dites plus loin qu'en plus du fait qu'ils pourraient avoir trop de travail à faire, il faut penser que le propriétaire du navire ou l'armateur exercerait de trop grandes pressions en donnant comme condition d'emploi la nécessité pour un officier d'un navire de se qualifier en vue d'un certificat de pilote. Est-ce exact?

M. Cook: Oui.

M. Thomas (Moncton): Pensez-vous que cette crainte est justifiée?

M. Cook: Un homme est libre de faire une demande en vue d'un certificat ou non. Mais si une compagnie disait: nous donnerons le grade de capitaine plus vite aux officiers qui sont titulaires d'un certificat de pilotage... nous leur donnerons une promotion plutôt qu'à ceux qui ne détiennent pas de certificat de pilotage, alors il y aurait un genre de pression économique. Un homme qui veut progresser pourrait aller à l'encontre de ce qui est le mieux pour lui lorsqu'il s'agit d'obtenir un certificat de pilotage. Il y a différentes formes de pression qui pourraient être exercées.

M. Thomas (Moncton): Dans des circonstances normales, combien d'officiers peuvent être de quart?

M. Cook: Un seul.

M. Thomas (Moncton): Ainsi donc, lorsqu'un navire atteint une zone où le pilotage est obligatoire, vous dites qu'un autre officier devrait être amené sur le pont, un qui ne serait pas de quart normalement?

M. Cook: Si l'officier qui n'est pas de quart détient un certificat de pilotage, il devrait monter sur le pont en dehors de son propre quart.

M. Thomas (Moncton): Supposons que le capitaine d'un navire détienne un certificat de pilote. Est-ce qu'il serait désirable que le capitaine remplisse les fonctions

[Text]

words, the captain would be carrying out the pilot's duties in addition to his own; there would be only one man on watch in a treacherous area where normally the ship's captain and the pilot would be on deck.

Mr. Cook: From my knowledge of the industry, I can say there are situations in which the captain is up for 24 to 28 hours at a stretch. If he runs into a compulsory pilotage area after that, the fatigue factor enters the picture; it becomes a very unsafe type of operation.

Mr. Thomas (Moncton): I am thinking of something like the *Arrow* incident where the captain might be in strange waters but he holds a pilotage certificate. So he will say: I will take the vessel in myself. In that case the advantage of pilotage rules would be lost, because there would not be an outside man aboard.

Mr. Cook: Right. You are probably calling on a man who has already, probably, performed a full day's work and asking him to take over control during a trying period.

Mr. McNulty: You mentioned in your brief that your pilots worked very long hours. I understand there are approximately 514 men in your association. Would it help if the numbers were extended, to say 700 pilots?

Mr. Cook: No, we are not concerned about the hours of work performed by the pilots. What we are saying is that the mate already works 60 hours a week. If he must perform piloting duties, then he will be working an excessive number of hours per week.

Mr. McNulty: Actually, if there were more people qualified as pilots on a ship, would this not alleviate the situation?

Mr. Cook: I was mentioning earlier that they changed the ruling in the area from Kingston to Cornwall and, when the Seaway opened, they decided that Canadian vessels did not require pilots when going through this particular area. Our experience has been that there is on an average one person to whom the master of the vessel of the company will entrust this added responsibility of taking the vessel through these waters because they are a little more difficult than normal waters. It generally works out that there is about one man per vessel.

Mr. McNulty: Do these pilots work in one specific area?

Mr. Cook: Yes.

Mr. McNulty: Will it happen that some areas are short of pilots while others have a surplus?

Mr. Cook: It is worked out between the pilots and the authorities. They determine when they need more personnel and they work this out.

• 1520

Mr. Rock: Mr. Chairman, who presently may pilot ships through Canadian waters without the use of your

[Interpretation]

de pilote? En d'autres termes, le capitaine remplirait les fonctions de pilote en plus de ses propres fonctions; un seul homme serait de quart dans une zone dangereuse où normalement le capitaine du navire et le pilote seraient sur le pont.

M. Cook: D'après mes connaissances de la navigation, je puis dire qu'il y a des situations où le capitaine travaille de 24 à 28 heures de suite. Et immédiatement après il entre dans une zone de pilotage obligatoire, le facteur fatigue entre en ligne de compte; cela devient un genre d'opération très peu sûre.

M. Thomas (Moncton): Je pense à une chose comme l'incident du *Arrow* où le capitaine, tout en étant dans des eaux étrangères aurait pu détenir un certificat de pilotage. Il dirait: je vais prendre moi-même le navire en charge. Dans ce cas, l'avantage qu'offrent les règlements de pilotage serait perdu, car il n'y aurait pas à bord d'homme de l'extérieur.

M. Cook: Exact. Vous demandez probablement à un homme qui vient de terminer une journée complète de travail, de prendre en main la conduite du navire pendant une période difficile.

M. McNulty: Vous avez mentionné dans votre mémoire que vos pilotes travaillaient pendant de très longues heures. Je crois comprendre qu'il y a environ 514 hommes dans votre association. Est-ce que cela aiderait, si le nombre était augmenté, disons à 700 pilotes?

M. Cook: Non, ce ne sont pas les heures de travail accomplies par mes pilotes qui me préoccupent. Nous disons que l'officier travaille déjà pendant 60 heures par semaine. S'il doit en plus remplir les fonctions de pilote, il travaillera pendant un nombre excessif d'heures par semaine.

M. McNulty: S'il y avait plus de personnes qui possédaient les qualifications de pilote sur un navire, est-ce que cela remédierait à la situation?

M. Cook: J'ai mentionné plus tôt que les règlements avaient été changés dans la section de Kingston à Cornwall, et lorsque la Voie maritime a été ouverte, il a été décidé que les navires canadiens n'avaient pas besoin de pilote lorsqu'ils traversaient ce secteur particulier. D'après notre expérience, il y avait en moyenne une personne à qui le capitaine d'un navire ou la compagnie de navigation confiait cette responsabilité supplémentaire de faire passer le navire dans ces zones car elles sont un peu plus difficiles que les eaux ordinaires. Il arrive généralement qu'il y a un homme par navire.

M. McNulty: Est-ce que ces pilotes travaillent dans un secteur déterminé?

M. Cook: Oui.

M. McNulty: Est-ce qu'il arrive que des secteurs manquent de pilotes alors que d'autres en ont trop?

M. Cook: Ce problème est réglé par les pilotes et par les autorités. Ils déterminent le moment où il faut plus de personnel et ils règlent la situation.

M. Cook: Monsieur le président, qui peut présentement piloter des navires à travers les eaux canadiennes sans

[Texte]

pilotage service? Secondly, who would be allowed to pilot ships through Canadian waters if this bill passes as it now reads and if we now include what you suggest in respect of clause 15 on page 11.

The Chairman: Mr. Rock, Mr. Cook submitted a brief and I would hope your question would be on the brief.

Mr. Rock: It is. It is all the same question. There is an amendment to the effect that no licence shall be issued to an applicant unless he is a Canadian citizen. If we use the wording, "no licence for a pilotage certificate shall be issued to an applicant unless he is a Canadian citizen or landed immigrant", who then would be allowed to pilot a ship without using your services?

Mr. Cook: Either a licensed pilot or a man now working as an officer on board a ship.

Mr. Rock: Yes, but I want to know first how many officers aboard ships now do their own piloting in Canadian waters without your services?

Mr. Cook: None in compulsory pilotage waters.

Mr. Rock: In the Great Lakes area, are there no Americans who can take ships out without pilotage services?

Mr. Cook: I do not know what type of agreement they have on the Great Lakes, frankly. Possibly if Mr. Langlois is called later you might ask him. I do not have the answer to that question.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Chairman, I believe Mr. Leblanc had a question.

Mr. Leblanc (Laurier): Thank you, Mr. Howard.

J'aurais seulement une question à poser concernant l'égalité des femmes qui est mentionnée dans le rapport assez volumineux qui nous a été soumis. Est-ce qu'il y a des femmes pilotes, comme dans l'aviation et la marine?

Mr. Cook: There are none to my knowledge. There are women skippers on Russian vessels and there are women officers in Great Britain.

Mr. Leblanc (Laurier): I mean Canadian.

Mr. Cook: None I know of. I do not think there is a law against it. I do not believe any of them have tried to obtain a suitable certificate.

Mr. Leblanc (Laurier): That is my next question. How is it that women are not hypnotized by such a sophisticated profession?

Mr. Rock: It is taboo to have women aboard.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I could tell Mr. Leblanc that there are two women who now are going to apply for pilot's licences in Quebec City. They are studying now and will apply for licences.

[Interprétation]

utiliser votre service de pilotage? Deuxièmement, qui aurait la permission de piloter des navires à travers des eaux canadiennes si ce projet de loi est adopté tel qu'il se lit présentement et si nous y incluons ce que vous suggérez en ce qui concerne l'article 15 à la page 11.

Le président: Monsieur Rock, M. Cook a présenté un mémoire et j'espère que votre question se rapporte à ce mémoire.

M. Rock: Elle s'y rapporte, tout ce que j'ai dit se rapporte à la même question. Il y a un amendement pour qu'aucun brevet ne soit émis à un candidat à moins qu'il ne soit citoyen canadien. Si nous utilisons le libellé suivant «aucun brevet en vue d'un certificat de pilotage ne doit être attribué à un requérant s'il n'est pas un citoyen canadien, soit un immigrant reçu», qui aurait alors la permission de piloter un navire sans utiliser vos services?

M. Cook: Soit un pilote breveté, soit un homme qui travaille présentement comme officier à bord d'un navire.

M. Rock: Oui, mais je veux savoir d'abord combien d'officiers à bord d'un navire pilotent eux-mêmes dans les eaux canadiennes sans utiliser vos services?

M. Cook: Aucun dans les eaux de pilotage obligatoires.

M. Rock: Dans le secteur des Grands Lacs est-ce qu'il n'y a pas des américains qui peuvent y faire naviguer leurs navires sans utiliser les services de pilotage?

M. Cook: Je ne sais pas quel genre d'accord existe dans les Grands Lacs. Si M. Langlois vient témoigner plus tard, vous pourriez peut-être le lui demander. Je n'ai pas la réponse à cette question.

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard (Skeena): Monsieur le président, je crois que M. Leblanc a une question à poser.

M. Leblanc (Laurier): Merci, monsieur Howard.

I have only one question, Mr. Chairman. I have only one question concerning the equality of women dealt with in the voluminous report submitted to us. Are there any female pilots, as there are in aviation?

M. Cook: Il n'y en a pas d'après ce que je sais. Il y a des femmes qui sont chefs d'équipage sur des navires russes et il y a des femmes-officiers en Grande-Bretagne.

M. Leblanc (Laurier): Je veux dire au Canada.

M. Cook: Pas à ma connaissance. Je ne pense pas qu'il y ait de loi contre cela. Je ne crois pas que des femmes aient essayé d'obtenir un certificat approprié.

M. Leblanc (Laurier): C'est ma prochaine question. Comment se fait-il que les femmes ne soient pas attirées par une profession tellement raffinée?

M. Rock: Est-il tabou d'avoir des femmes à bord?

M. Duquet: Monsieur le président, je pourrais dire à M. Leblanc qu'il y a 2 femmes qui vont bientôt présenter une demande en vue d'un brevet de pilote à Québec. Elles étudient présentement et demanderont bientôt leurs brevets.

[Text]

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Leblanc?

Mr. Leblanc (Laurier): Yes, Mr. Chairman.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Chairman, I do not know whether I should follow along the line opened up by Mr. Leblanc, but I do not think I shall do so. Mr. Cook, on page five, in the second recommendation, you indicate that any waters which are now determined as compulsory pilotage waters should remain as compulsory pilotage waters. Could you point out to me the clause in the bill—I assume it might be clause 42—where compulsory pilotage waters may be changed or where the compulsory factor about pilotage may be removed.

Mr. Cook: I think there are two clauses. One clause I believe is clause 14 where it states that the Governor in Council may make a change in the pilotage districts.

Mr. Howard (Skeena): If it is in clause 14 I will look through it and find it. I thought you might have the information readily available.

The Chairman: It is clause 14 (1)(a).

Mr. Cook: The Governor in Council may establish compulsory pilotage areas.

Mr. Howard (Skeena): An authority may, with the approval of the Governor in Council, prescribe the circumstances under which compulsory pilotage may be waived. That is in clause 14(1)(c). Would that be doing the same sort of thing?

Mr. Cook: Clause 14(1)(c) is describing exemptions from pilotage fees. Clause 14(1)(a) refers to the establishment of compulsory pilotage areas.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, on a point of order; I have been listening to the questions so far and, although I may be wrong, it would seem to me that many of the questions which have been asked of an outside witness should really be asked of officials of the ministry. Now, we are asking an outside witness to discuss the clauses of the bill. This should be asked of an officer of the ministry if we want an explanation and not of an outside witness. It was understood that this person would submit a brief and we would take into account during the discussion the contents of the brief.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Chairman, before you rule on whether or not this is a point of order may I indicate a contrary view to that posed? The committee accepted the idea that a number of people should appear as witnesses. Mr. Cook is representing the Canadian Merchant Service Guild. He has presented a brief to us containing recommendations, one of which says that any waters which are now determined as compulsory pilotage waters should remain as compulsory pilotage waters. I was simply trying to find out from him to what clauses of the bill he would relate that idea. That is what we are doing.

I submit with respect that perhaps we should probably pay more attention to the views of outside witnesses than to those of people in the government concerning the

[Interpretation]

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Leblanc?

M. Leblanc (Laurier): Oui, monsieur le président.

M. Howard (Skeena): Monsieur le président, je ne sais pas si je devrais continuer sur le même sujet que M. Leblanc, mais je pense que je ne le ferai pas. Monsieur Cook, à la page 5, dans votre deuxième recommandation, vous dites que toutes les eaux qui sont présentement reconnues comme des eaux de pilotage obligatoire devraient demeurer des eaux de pilotage obligatoire. Pourriez-vous me dire quel article du projet de loi, je crois que cela pourrait être l'article 42, qui dit que les eaux de pilotage obligatoire peuvent être changées ou que le facteur obligatoire quant au pilotage pourrait être enlevé?

M. Cook: Je pense qu'il y a deux articles. Je crois que le premier est l'article 14, qui stipule que le gouverneur en conseil peut effectuer un changement dans les districts de pilotage.

M. Howard (Skeena): Si c'est à l'article 14, je vais regarder et le trouver. Je pensais que vous pourriez avoir les renseignements assez facilement.

Le président: C'est l'article 14 (1) (a).

M. Cook: Le gouverneur en conseil peut établir des zones de pilotage obligatoire.

M. Howard (Skeena): Une administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prescrire les circonstances dans lesquelles il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire. C'est à l'article 14 (1) (c). Est-ce que cela ferait le même genre de chose?

M. Cook: L'article 14 (1) (c) décrit les exemptions de droit de pilotage. L'article 14 (1) (a) réfère à l'établissement des zones de pilotage obligatoire.

M. Duquet: Monsieur le président, j'en appelle au règlement; j'ai écouté les questions jusqu'ici, et je peux avoir tort, mais il me semble qu'une grande partie des questions qui ont été posées à un témoin de l'extérieur devraient être en réalité posées aux hauts fonctionnaires du ministère. Nous demandons à un témoin de l'extérieur de discuter les articles du projet de loi. Il faudrait demander cela à un représentant du ministère si nous voulons une explication et non à un témoin de l'extérieur. Il était entendu que cette personne présenterait un mémoire et que nous tenions compte du contenu du mémoire au cours de la discussion.

M. Howard (Skeena): Monsieur le président, avant que vous preniez une décision quant à la recevabilité de cette objection, puis-je faire connaître une opinion contraire à celle-là? Le Comité a accepté qu'un certain nombre de personnes comparaissent comme témoins. M. Cook représente la Canadian Merchant Service Guild. Il nous a présenté un mémoire qui contient des recommandations, dont l'une dit que toutes les eaux qui sont maintenant désignées comme des eaux de pilotage obligatoire devraient rester des eaux de pilotage obligatoire. J'essayais simplement de savoir à quels articles du projet de loi il reliait cette idée. C'est ce que nous faisons.

Je dis que nous devrions peut-être porter plus d'attention aux opinions des témoins de l'extérieur qu'aux

[Texte]

effect of this legislation because people in the government service are prejudiced, biased and determined in respect of their views. Mr. Macgillivray does not have a mind of his own on this because he is an employee of the department, and as he said earlier the minister is not prepared to accept certain things.

The Chairman: I think you are perfectly in order, but I would ask that you confine your remarks to the question.

Mr. Howard (Skeena): I was doing that if I had not been interrupted. I think we have obtained the information that the relevant clauses to be dealt with are there. I just wanted to identify the parts in the bill.

Mr. Laflamme: As a clarification, there is a suggestion by Mr. Cook in his submission that the compulsory pilotage areas must remain as they are, and I believe he was referring to clause 3(3) which states that the Governor in Council may, from time to time, by proclamation, alter the boundaries of any region set out in the schedule.

Mr. Howard (Skeena): Mr. Chairman, I am sorry but I do not follow Mr. Laflamme precisely.

Mr. Laflamme: I am referring to line 25 on page two of the bill.

Mr. Howard (Skeena): That the Governor in Council may alter the boundaries of a region.

Mr. Laflamme: Yes. Mr. Cook suggests that the compulsory areas must stay as they are and here in the proposed legislation it states that the Governor in Council may, from time to time, by proclamation, alter the boundaries of any region set out in the schedule.

The Chairman: Have you another question, Mr. Howard?

• 1530

Mr. Howard (Skeena): No. Thank you very much.

Mr. Noble: Mr. Chairman, most of the questions I have appear to have been answered. However, I notice that Mr. Cook complains that if this bill is put into legislation, it will work a hardship on the ship crews and they will work long hours. If this bill is made into legislation, how many pilots will be out of work? Will this mean that some of the pilots will have to be let go?

Mr. Cook: That is a very intangible question. I do not know. It depends, for instance, on how many pilots gain certificates. This is something I cannot judge. There is increased traffic, an increased number of vessels coming into the country. The number of pilots may remain static. It is hard to judge such a question.

Mr. Noble: You cannot anticipate how many of these people on ships may be able to qualify as pilots? Do you not have any idea?

[Interprétation]

représentants du gouvernement en ce qui concerne l'effet de cette législation car ceux qui sont au service du gouvernement ne sont pas impartiaux, dans leurs opinions. M. Macgillivray n'a pas d'opinion personnelle à ce sujet parce qu'il est un employé du ministère et il a dit plutôt que le ministre n'était pas prêt à accepter certaines choses.

Le président: Je pense que vous vous conformez au règlement, mais je vous demanderais de restreindre vos remarques à la question.

M. Howard (Skeena): C'est ce que je faisais, avant d'être interrompu. Je pense que nous avons pu apprendre que les articles en question étaient là. Je voulais seulement identifier les parties du projet de loi qui s'y rapportaient.

M. Laflamme: J'aimerais obtenir une certaine clarification; dans la présentation de M. Cook, il est suggéré que les zones de pilotage obligatoire restent comme elles sont, et je crois qu'il référerait à l'article 3(3) qui stipule que le gouverneur en conseil peut à l'occasion, par proclamation, modifier les limites de toute région indiquée dans l'annexe.

M. Howard (Skeena): Monsieur le président, je m'excuse, mais je n'ai pas bien suivi monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je me réfère à la ligne 30 de la page 2 du projet de loi.

M. Howard (Skeena): Que le gouverneur en conseil peut modifier les limites d'une région.

M. Laflamme: Oui. M. Cook suggère que les zones obligatoires doivent rester telles qu'elles sont, et ici, dans le projet de loi, il est stipulé que le gouverneur en conseil peut, à l'occasion, par proclamation, modifier les limites de toute région indiquée dans l'annexe.

Le président: Avez-vous une autre question, monsieur Howard?

M. Howard (Skeena): Non. Merci beaucoup.

M. Noble: Monsieur le président, il semble que l'on ait répondu à la plupart des questions que j'avais à poser. Cependant, je remarque que M. Cook se plaint de ce que si le projet de loi est adopté, cela occasionnera des difficultés aux équipages des navires, et qu'ils devront travailler de longues heures. Si le projet de loi est adopté, combien de pilotes perdront-ils leur emploi? Est-ce que cela signifiera que l'on devra congédier certains pilotes?

M. Cook: C'est une question très difficile à évaluer, je n'en sais rien. Cela dépend, par exemple, du nombre de pilotes qui obtiendront des certificats. Je ne veux pas juger de cela. La circulation augmente, un nombre croissant de navires vient au pays, et le nombre de pilotes peut demeurer stable. Il est difficile de juger de telles questions.

M. Noble: Vous ne pouvez pas prévoir combien des membres d'équipages des navires peuvent se qualifier comme pilotes? Avez-vous une idée là-dessus?

[Text]

Mr. Cook: I have no idea how many people will want to qualify. This is a different matter. I could approximate how many would qualify, but as to whether they want to, this is very hard to say. There are very many who would take the position that they do not want a certificate because if they get one, all they will do is pick up more work and they do not need any more work.

Mr. Noble: Suppose the shipping company says it will make the remuneration attractive and these people will get so much more money if they become a pilot, do you think they would be anxious to try to get a certificate to become a pilot, such as crew members, mates, captains and so on?

Mr. Cook: Knowing human nature, a certain number will certainly take advantage of it.

Mr. Noble: I have one further question. I am not very well informed on this. Are these pilots paid by the hour, a certain amount from point to point or are they government employed?

Mr. Cook: There are two types of pilots, those who receive government pay at so much a year, but there are varying methods of collecting tariffs for pilotage. It could be based on the tonnage of the vessel, the mileage concerned, the draft of the vessel or a combination of all of these. There are many varying ways of collecting tariffs throughout the country. Each district is probably different.

Mr. Skoberg: Mr. Cook, on occasion it has been indicated to me that one Canadian defect is that we always have punitive legislation with no method of enforcement. In the opinion of your merchant guild, is it considered that the legislation now before us is satisfactory in so far as the matter of enforcement is concerned or is it still a punitive type of legislation?

Mr. Cook: I think the legislation is fine, subject to the amendments suggested by the Federation of St. Lawrence Pilots and the Canadian Association of Pilots, plus my own particular recommendation of not issuing certificates. Other than that, I think the punitive parts of the bill are satisfactory.

Mr. Skoberg: Have you found in the past that there is a lack of enforcement or no way of enforcing the regulations that we have in so far as this type of legislation is concerned? Has your association had reason for complaint?

Mr. Cook: Not with this particular legislation. We have had complaints about legislation which is almost unenforceable derived from the Department of Transport or ministry of transport on manning regulations, for example. We have a problem right now. A large group of ship owners are violating the new manning regulations. We are having a very difficult time to get enforcement of these regulations. It becomes a very difficult feat to perform. I must admit that we are receiving cooperation

[Interpretation]

Mr. Cook: Je n'ai aucune idée du nombre de personnes qui voudront se présenter comme candidat. C'est une toute autre question. Je pourrais dire combien environ pourraient se qualifier, mais quant à savoir s'ils le voudraient, c'est très difficile à dire. Il y en a un très grand nombre qui diraient qui ne veulent pas de certificats parce que s'ils en obtiennent un, ils ne feront que se donner plus de travail et ils n'ont pas besoin de ce travail supplémentaire.

Mr. Noble: En supposant que la compagnie de navigation dise qu'elle donnera une meilleure rémunération à ceux qui deviendront pilotes, pensez-vous que ces personnes seront très désireuses d'essayer d'obtenir un certificat afin de devenir pilotes, c'est-à-dire les personnes comme les membres d'équipage, les officiers, les capitaines et ainsi de suite?

Mr. Cook: Connaissant la nature humaine, un certain nombre en profiteront certainement.

Mr. Noble: J'ai une autre question à poser. Je ne suis pas très au courant de cela, mais est-ce que ces pilotes sont payés à l'heure, est-ce qu'il y a un certain montant d'un point à l'autre, ou est-ce qu'ils sont des employés du gouvernement?

Mr. Cook: Il y a deux genres de pilotes, ceux qui reçoivent un salaire du gouvernement qui est un montant déterminé pour une année, mais il y a différentes méthodes pour recueillir les droits de pilotage. Cela pourrait être basé sur le tonnage du navire, la distance concernée, le plan du navire ou une combinaison de tous ces facteurs. Il y a différentes façons de recueillir les tarifs à travers le pays. Chaque district a probablement sa façon particulière.

Mr. Skoberg: Monsieur Cook, on m'a dit à l'occasion qu'il y avait un défaut dans la législation canadienne, car nous avons toujours une disposition punitive sans aucune méthode de mise en application. D'après votre association, est-ce que le projet de loi qui est devant nous est satisfaisant en ce qui concerne la mise en application ou est-ce encore un type de législation punitive?

Mr. Cook: Je pense que la loi est bien faite, sous réserve des amendements suggérés par la Fédération des pilotes du St-Laurent et par l'Association canadienne des pilotes, en plus de ma propre recommandation au sujet de la non-délivrance de certificats. Par cela, je crois que les sections pénales du projet de loi sont satisfaisantes.

Mr. Skoberg: Avez-vous trouvé dans le passé qu'il y avait des lacunes dans la mise en application ou qu'il n'y avait pas de manière de faire appliquer les règlements qui existent au sujet de ce genre de législation? Est-ce que votre association a eu des raisons de se plaindre?

Mr. Cook: Pas au sujet de cette loi en particulier. Nous avons eu à nous plaindre au sujet de lois relatives à l'équipage des navires, par exemple, et que le ministère des Transports ne pouvait presque pas faire appliquer. Nous avons un problème présentement, un important groupe d'armateurs enfreignent les nouveaux règlements d'équipement en homme. Nous avons bien des difficultés à leur faire respecter ces règlements. Cela devient très difficile et je dois admettre que nous recevons la collabo-

[Texte]

from the department, but it entails a lot of very difficult work in getting the proper evidence, getting it to the proper people and convincing these people to take the action that is necessary. In this case, the action must be taken by the government.

Mr. Skoberg: In Part I of the Royal Commission on Pilotage, there is some debate and comment on the definition of "pilot". This may have been dealt with earlier when we first started on clause 2. Are you in a position to indicate whether you believe the definition of pilot as contained in the present legislation is satisfactory? Are you in a position to answer that or will some other witness do that?

Mr. Cook: I think you will find that the other groups will be discussing that particular problem.

The Chairman: No other questions?

Some hon. Members: No.

The Chairman: I would like to thank Mr. Cook. I am sorry for the delay. I would now like to all upon Mr. Philip Hurcomb of the Dominion Marine Association. Mr. Hurcomb is the general manager.

Mr. Howard (Skeena): I wonder if I might be excused, Mr. Chairman. I have an appointment at four o'clock which I must keep.

The Chairman: That is quite all right, Mr. Howard. Mr. Hurcomb has no brief. He will make a few comments and you will be able to ask questions of him.

Mr. Philip Hurcomb (General Manager, Dominion Marine Association): Thank you, Mr. Chairman. We very much appreciate the opportunity of appearing before the committee. I was informed only a few hours ago that I would have this opportunity and, as the Chairman stated, I am not able to present a written brief. I will have to try and make do and later submit to questions.

I am particularly grateful for being able to appear before the committee, Mr. Chairman. This morning I felt that things were running in a rather one sided way. Of course, this was through no fault of the committee. The emphasis seemed to be upon the interests of the pilots. Nothing was said and, in fact, none of the amendments that Mr. Macgillivray put in were directed toward or gave any comfort or solace to the industry. This is my opportunity to try and give a little balance to that picture. We are most anxious that there be an efficient and happy pilotage service in Canada. This is important. However, it is also important to recall the interests of the industry. The employment of these pilots depends on the health and welfare of the industry.

First, I would like to give a word of explanation about the Dominion Marine Association. We represent the Canadian Registry Inland Shipping, the ships which carry grain from the lakehead down to St. Lawrence ports and often carry iron ore from Sept Isles to various ports in the lakes. Our field of activity is the lakehead to Anticosti Island. Most of our vessels are not permitted to sail beyond the inland waters, which is Anticosti Island.

[Interprétation]

ration du Ministère, mais cela entraîne bien du travail très difficile pour réunir les preuves nécessaires pour présenter ces preuves aux personnes appropriées et pour convaincre ces personnes de prendre les mesures nécessaires. Dans ce cas, les mesures doivent être prises par le gouvernement.

M. Skoberg: Dans la partie 1 du rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, il y a des débats et des commentaires au sujet de la définition du mot «pilote». On a pu en parler plus tôt lorsqu'il était question de l'article 2. Pensez-vous que la définition du mot «pilote» qui est contenu dans le présent projet de loi est satisfaisante? Êtes-vous dans une position qui vous permet de répondre à cela, ou est-ce que d'autres témoins le feront?

M. Cook: Je pense que vous découvrirez que les autres groupes discuteront de ce problème en particulier.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions?

Des voix: Non.

Le président: J'aimerais remercier M. Cook. Je m'excuse du retard. J'aimerais maintenant appeler M. Philip Hurcomb de la *Dominion Marine Association*. M. Hurcomb est le directeur général...

M. Howard (Skeena): Je me demande si vous pourriez m'excuser, monsieur le président. J'ai un rendez-vous à quatre heures et je dois m'y rendre.

Le président: C'est très bien, monsieur Howard. M. Hurcomb n'a pas de mémoire à présenter. Il fera quelques commentaires et vous pourrez lui poser des questions.

M. Philip Hurcomb (directeur général, Dominion Marine Association): Merci, monsieur le président. Nous apprécions grandement l'occasion de comparaître devant le Comité. On m'a informé il y a seulement quelques heures que je pouvais me présenter ici, et comme le président l'a dit, je ne peux pas présenter un mémoire écrit. J'essaierai de m'en tirer autrement, et je répondrai ensuite aux questions.

Je suis particulièrement heureux de pouvoir comparaître devant votre Comité, monsieur le président. Ce matin, j'ai eu l'impression que les choses se passaient d'une manière plutôt unilatérale. Bien sûr, ce n'était pas la faute du Comité. On a semblé mettre l'accent sur les intérêts des pilotes. Rien n'a été dit, et en fait, aucun des amendements de M. Macgillivray ne tendait à soulager ou à aider l'industrie maritime. J'ai donc ici l'occasion d'essayer de donner un peu d'équilibre au tableau. Nous sommes très désireux d'avoir un service de pilotage efficace et satisfaisant au Canada. C'est important. Cependant, il est également important de rappeler les intérêts de l'industrie. L'emploi de ces pilotes dépend de la santé et du bien-être de l'industrie.

D'abord, j'aimerais donner quelques explications au sujet de la Dominion Marine Association. Nous représentons la Canadian Registry Inland Shipping, les navires qui transportent les céréales de la tête des lacs jusqu'au port du St-Laurent et qui transportent souvent du minerai de fer de Sept-Îles aux différents ports des lacs. Notre secteur d'activité s'étend de la tête des lacs jusqu'à l'île

[Text]

This is because of their special construction. Accordingly, we are habitual users of that stretch of water from the lakehead to Anticosti Island. This is our route.

Our masters, mates and officers live and sail in that environment. They become fully aware of all local conditions. They are also professionally certified under the Canada Shipping Act. They are professionally qualified and know local waters. They are, in effect, the pilots of their own vessels. I am afraid that what I am going to say now will be trite to some of you who know the sea and what goes on, but some of you may not be that familiar. I think, from the testimony of the previous witness, you may have gained the impression that there is a requirement for two gentlemen to stand on the bridge, one of whom would be engaged in the navigation of the ship, the other being engaged in that mysterious function, pilotage. This is not far from the case. There is one single function we must be concerned about, and that is the safe navigation of the ship. That is normally carried out by the ship's officers. However, it is recognized that in some cases, in some localities, particular local knowledge is required. This is where a pilot is needed, and only then is he needed, gentlemen.

● 1540

The pilot is not a supplementary master. He is not a fellow who is there to give the master some rest. That is another matter which has to do with the manning of the ship. The pilot is there to provide local knowledge. When that local knowledge is possessed by the master, when it is in the master's experience, then there is no need for a pilot. I will not read long extracts from books, but I should like to read from volume one of the report of the Royal Commission on Pilotage. On page 540 of the report it is stated:

Therefore, if the Master or mate possesses the required local knowledge for safe navigation in the waters concerned, it is unwise and unnecessary to compel the vessel to take a pilot whose services are not required and may not be used. Because the basic aim of pilotage legislation is to promote safety of navigation, it should never be distorted by being used as a means of either justifying an unnecessary number of pilots or exacting from shipping payment for services that are not required.

That is the end of the quotation and one can almost hear a loud "Hear, hear" from the industry.

Mr. Skoberg: Where did that quotation come from, Mr. Chairman?

Mr. Hurcomb: From Volume 1, page 540. This first volume was of a general nature. It contained the basic regulations and each regulation is accompanied by a good deal of material to justify it. The part that I read is in support of one of these regulations.

[Interpretation]

d'Anticosti. La plupart de nos navires ne peuvent pas naviguer au-delà des eaux intérieures, c'est-à-dire au-delà de l'Île d'Anticosti. Ceci est dû à leur mode spécial de construction. Par conséquent, nous sommes des habitués de cette étendue d'eau entre la tête des lacs et l'Île d'Anticosti. C'est notre itinéraire.

Nos capitaines, nos seconds et nos officiers viennent et naviguent dans ce secteur. Ils deviennent très au courant de toutes les conditions locales. Ils ont aussi des certificats professionnels en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada. Ils ont des qualifications professionnelles et connaissent les eaux locales. Ils sont, en fait, les pilotes de leur propre navire. J'ai peur que ce que je vais dire maintenant paraîtra banal à ceux d'entre vous qui connaissez la mer, mais certains d'entre vous ne sont peut-être pas au courant. Je pense, d'après le témoignage des témoins précédents, que vous avez peut-être eu l'impression qu'il fallait deux hommes sur le pont, un qui s'occuperait de la navigation du navire, l'autre qui s'occuperait de cette fonction mystérieuse qu'est le pilotage. C'est loin d'être le cas. Il n'y a qu'une seule fonction qui doit nous préoccuper, et c'est la navigation sûre du navire. C'est ordinairement les officiers du navire qui s'en occupent. Cependant, il est reconnu que dans certains cas, dans certaines localités, des connaissances locales particulières sont requises. C'est là que le pilote est nécessaire, et seulement, messieurs.

Le pilote n'est pas un capitaine supplémentaire. Il n'est pas là pour donner un repos au capitaine. C'est une autre question qui se rapporte à l'équipement du navire en hommes. Le pilote est là afin de fournir les connaissances locales. Lorsque le capitaine possède ces connaissances locales, lorsqu'il a l'expérience nécessaire, alors un pilote n'est pas nécessaire. Je ne lirai pas de longs extraits de certains livres, mais j'aimerais vous en lire un du premier volume du rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. A la page 540 du rapport, il est déclaré:

Par conséquent, si le capitaine ou le second possède les connaissances locales requises pour la navigation sûre dans les eaux concernées, il est imprudent et inutile d'obliger le navire à prendre un pilote dont les services ne sont pas requis et peuvent ne pas être utilisés. Étant donné que l'objectif fondamental de la loi sur le pilotage est de promouvoir la sécurité de la navigation, elle ne devrait jamais être faussée en étant utilisée comme un moyen soit de justifier un nombre non nécessaire de pilotes, soit de soutirer des armateurs le paiement de services qui ne sont pas requis.

C'est la fin de la citation et l'on peut presque entendre un fort «Bravo, Bravo» de la part de l'industrie.

M. Skoberg: D'où vient cette citation, monsieur le président?

M. Hurcomb: Du volume 1, à la page 540. Ce premier volume traite de questions générales. Il contenait les règlements fondamentaux et chaque règlement est accompagné de nombreuses justifications. La partie que j'ai lue est à l'appui de l'un de ces règlements.

[Texte]

Mr. Skoberg: That is, support by the commission?

Mr. Hurcomb: By the Royal Commission on Pilotage. These are their words. That was not a quotation from somewhere else. These are the words of Mr. Justice Bernier and his colleagues. That is the philosophy we accept. This is the philosophy behind the fact that we have complete exemption from pilotage in most of the area in which we operate.

Under the Canada Shipping Act today we, in common with ships of United States registry, are not required to carry pilots on the Great Lakes. Actually, we do not carry pilots except, perhaps, occasionally from the Lakehead down to Montreal.

May I turn to the St. Lawrence River, east of Montreal. Here, again, there is no compulsion for us to take a pilot. We are, however, compelled by existing law to pay for a pilot whether we use one or not. This falls under the heading of exacting some kind of tribute from us, I suppose. Since we are obliged to pay for pilots from Montreal on down, we have used them. That makes sense. Nevertheless, for the reasons I have already given, as well as for reasons that I will give, we feel that there is no need for a pilot on our ships in the entire area from the Lakehead to the eastern boundary of the inland waters. The law recognizes this.

These exemptions, however, do not appear in the bill that is before you. There is no exemption for any ship or class of ship. We recommended to the Royal Commission—actually, we recommended this for six years—and we recommend again here the statutory exemption for ships of Canadian registry from the requirement to take pilots in the Great Lakes and the St. Lawrence River.

Something has been said about safety conditions. The record for navigation on the Great Lakes is second to none for safety. It is second to none, when compared with similar records anywhere in the world. This is our impression, this is our view, and this is the view of our American counterparts. Others say differently; I must concede that. On the other hand, if the degree of safety becomes an issue then, I think, one ought to ask the Department of Transport for specific statistics. One need not take my word. Nevertheless, I am satisfied that we would come out of that pretty well. It is true that in the St. Lawrence River six or seven years ago there was a series of disasters; really, one could call them that. There were ship collisions in which some lives were lost. Conditions since then have improved to the point where our record has become exceedingly good.

This improvement in the St. Lawrence was a result of several factors. I think the first of those was the requirement that all foreign ships carry VHF equipment; that is very high frequency ship to ship and ship to shore communications equipment. That was a good move. The second good move was the creation of a traffic control system in the St. Lawrence. If anyone states that the dangers involved in navigation are increasing, I say that this is certainly not true of our area. Actually, I think if traffic control in the St. Lawrence continues to be developed as it is being developed, and it is being used in the Great Lakes in the narrow channels, a real question will arise in the near future as to whether anyone will need a pilot. I think that is what you can look forward to. Are we to saddle ourselves, therefore, with a commitment and

[Interprétation]

M. Skoberg: La Commission appuie cela?

M. Hurcomb: Oui, la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Ce sont leurs propres mots. Ce n'était pas une citation d'un autre volume. Ce sont les termes employés par le juge Bernier et ses collègues. C'est la théorie que nous acceptons. C'est la théorie qui appuie le fait que nous sommes complètement exemptés du pilotage dans la plus grande partie du secteur dans lequel nous naviguons.

Aux termes de la loi sur la marine marchande qui existe actuellement, nous n'avons pas besoin de prendre des pilotes sur les Grands Lacs, et il en est de même pour les navires enregistrés aux États-Unis. En réalité, nous ne prenons pas de pilote sauf peut-être à l'occasion, à partir de la tête des lacs en allant vers Montréal.

Puis-je maintenant passer au fleuve St-Laurent, à l'Est de Montréal. Ici encore une fois, il n'y a pas d'obligation pour nous de prendre un pilote. Cependant, nous sommes obligés par la loi actuelle de payer les droits de pilotage que nous utilisons un pilote ou non. Cela consiste donc à nous soutirer un genre de tribut, je suppose. Étant donné que nous sommes obligés de payer les pilotes de Montréal en descendant, nous les avons utilisés. Ce n'est que le bon sens. Néanmoins, pour des raisons que j'ai déjà données, aussi bien que pour les raisons que je donnerai, nous pensons que nous n'avons pas besoin de pilote sur nos navires dans toute la région allant de la tête des lacs jusqu'à la frontière est des eaux intérieures. La loi reconnaît ce fait.

Ces exemptions, cependant, n'apparaissent pas dans le projet de loi qui est devant vous. Il n'y a pas d'exemptions pour tout navire ou toute classe de navire. Nous avons recommandé à la Commission royale, en réalité nous l'avons fait depuis six ans, et nous recommandons encore ici une exemption statutaire pour les navires enregistrés au Canada, de l'obligation de prendre des pilotes sur les Grands Lacs et le fleuve St-Laurent.

On a parlé des conditions de sécurité. En ce qui concerne la navigation sur les Grands Lacs, la sécurité n'existe pratiquement pas. Elle n'existe pratiquement pas, si on la compare à d'autres endroits du monde. C'est notre impression, c'est notre avis, et c'est également l'avis de nos homologues américains. D'autres disent différemment; je dois concéder cela. D'autre part, si le degré de sécurité devient un critère, alors je pense qu'il faudrait demander des statistiques spécifiques au Ministère des Transports. Vous n'avez pas à prendre ma parole. Néanmoins, je crois que nous nous en tirons assez bien. Il est vrai que sur le St-Laurent, il y a eu une série de désastres, il y a six ou sept ans; on pourrait vraiment appeler cela ainsi. Il y eût des collisions de navires impliquant des pertes de vie. Depuis ce temps les conditions se sont améliorées au point que nous sommes maintenant dans une très bonne situation.

Cette amélioration sur le St-Laurent a résulté de plusieurs facteurs. Je pense que le premier de ces facteurs a été l'obligation pour tous les navires étrangers d'avoir un équipement à très haute fréquence «VHF»; c'est-à-dire un équipement à très haute fréquence pour communiquer de navire à navire et de navire à la côte. C'était une très bonne mesure. La deuxième bonne mesure a été la création d'un système de contrôle de la circulation sur le St-Laurent. Si quelqu'un déclare que les dangers impli-

[Text]

expense which is to bring diminishing returns? I think I have bored you sufficiently with that aspect, Mr. Chairman.

We advocate that a clause be included in the act, as there is in the Canada Shipping Act, exempting Canadian registered ships all the way from the Lakehead to Anticosti Island. The government does not seem to be prepared to do this. I suppose I am flogging a dead horse in trying to advocate it. We must, therefore, look to the next best alternative. The alternative chosen in this legislation is the creation of something called a pilotage certificate. There is the possibility that the masters and mates of our ships will be able to qualify for these pilotage certificates. In effect, then, they would not require the services of a pilot. This, as a second best choice, probably would be acceptable if the matter were dealt with objectively.

What does the act say about the granting of pilotage certificates? It says that these will be granted by local pilotage authorities and not by the Department of Transport, which grants them now. They will be granted by the local pilotage authorities. Who is the local pilotage authority? Under this bill, it is to be a Crown corporation which will be obliged to be self-sustaining and to generate enough revenue to meet its debts.

● 1550

It is not going to be easy, as has been said, for those corporations to be self sustaining. They will have to meet heavy expenses. We feel that the tendency on their part, as a business, will be to broaden the base of their revenue. One way of doing this would be to have as few pilotage certificates as possible to make it as difficult for people to get a pilotage certificate as they can. This would result in a greater obligation to employ pilots and it would bring a greater revenue. I suppose I am taking a cynical view of the good faith of these pilotage authorities, but we do not know who they are. We do not know what they will be, whether or not they will be pilot oriented. So we have to be cynical, we have to be sceptical of leaving our fate in their hands, so to speak.

Therefore, a second alternative, the second best alternative which we advocate, is that all pilotage certificates and the qualifications therefor be granted and imposed by the Minister of Transport. He would have some advice perhaps from the local people based on local knowledge, but essentially this would be his job. This would put them in the same position as that of air pilots. They do not let the air pilots association grant pilot licences, they do not let the employers grant pilot licences. This is done by the Department of Transport. Surely, public interest and safety is just as great on the marine side as on the air side, and therefore we think pilotage licences should be granted by the minister.

[Interpretation]

qués dans la navigation augmentent, je dis que ce n'est certainement pas vrai dans notre secteur. Je pense que si le contrôle du trafic dans le St-Laurent continue de se développer au rythme actuel, et on l'utilise actuellement dans les Grands Lacs, pour les chenaux étroits, il faudra se demander un jour ou l'autre, si les pilotes sont toujours nécessaires. Je pense que c'est une possibilité pour l'avenir. Pourquoi donc nous astreindre à des engagements et à des dépenses qui ont de moins en moins leur raison d'être? Je pense que je vous ai ennuyé suffisamment avec cette question, monsieur le président.

Nous proposons qu'un article comme il y en a un actuellement dans la loi sur la marine marchande du Canada, soit inclus dans le bill afin d'exempter les navires canadiens de Lakehead à l'île d'Anticosti. Le gouvernement ne semble pas prêt à le faire. Je suppose que c'est prêcher dans le désert de le proposer. Il faut donc accepter l'alternative. L'autre possibilité dans la loi est l'introduction de ce que l'on appelle des certificats de pilotage. Il est possible que les capitaines et les lieutenants de nos navires soient acceptés pour ces certificats de pilotage. Ils n'auraient donc plus besoin des services d'un pilote. C'est une possibilité qui serait acceptable si l'on voulait faire preuve d'objectivité.

Que prescrit la loi en ce qui a trait à la délivrance des certificats de pilotage? On dit que ces certificats seront accordés par les administrations locales de pilotage et non pas par le ministère des Transports, comme c'est le cas actuellement. Ils seront donc accordés par l'administration locale du pilotage. Que sont ces administrations locales de pilotage? En vertu du présent bill, elles seront des sociétés de la Couronne qui devront se suffire à elles-mêmes et produire assez de revenus pour couvrir les dépenses.

Il ne leur sera pas facile, comme on l'a dit, de subvenir elles-mêmes à leurs besoins. Elles auront des dépenses considérables. Nous croyons qu'elles auront tendance, et c'est de bonne guerre, à essayer d'accroître leurs revenus. Une façon de procéder, sera d'accorder le moins de certificats de pilotage que possible de façon à rendre la chose très difficile. Il faudra donc qu'on recoure aux services des pilotes, ce qui produira des revenus plus considérables. Je suppose que je fais bien peu de frais de la bonne volonté des administrations de pilotage, mais nous ne les connaissons pas. Nous ne savons pas comment elles fonctionneront, si elles seront plutôt orientées des pilotes ou non. Il nous faut donc être cyniques, un peu sceptiques, et nous en remettre à elles.

Comme deuxième choix, donc, nous proposons que tous les certificats de pilotage soient accordés par le ministre des Transports, que les conditions d'obtention soient déterminées par le ministre des Transports. Il pourrait demander l'avis des gens qui sont sur place, au sujet de la connaissance des conditions locales, mais essentiellement, ce serait son travail. Ce serait la même façon de procéder que dans le cas des pilotes aériens. On ne laisse pas l'Association des pilotes aériens accorder les brevets de pilote, on ne laisse pas les employeurs accorder les brevets de pilote, on ne laisse pas les employeurs accorder les brevets de pilote. C'est le ministère des transports qui s'en charge. L'intérêt et la sécurité du public sont sûre-

[Texte]

We feel also that there should be a provision that anyone who has his master's or mate's certificate, and has had a specified number of trips in the area, would be entitled to a pilotage certificate without examination. I hear some reaction from the back of the room, and I am not at all surprised. That is our view, Mr. Chairman. At a later date we will be very happy to submit specific amendments to the committee.

The second point—and I am moving ahead pretty fast—relates to the essential business of designating compulsory pilotage areas. Under the bill, this will be done by the pilotage authority. There will be an appeal on this and the other matter, of course, but essentially it is done by the pilotage authority. Here again there is the same temptation for these businessmen to broaden the base of their revenue by prescribing as many compulsory pilotage areas within their region as they can justify, at least partially. We do not think this matter should be in the hands of the pilotage authority either, but that it should continue to reside with the Minister of Transport.

There are two other points that I wish to make that are important. The first relates to clause 34 of the bill which appears at the top of page 20. It states that when a ship, subject to compulsory pilotage, proceeds through a compulsory pilotage area, a ship that is not under the conduct of a pilot or a holder of a pilotage certificate will pay pilotage dues as if it had a pilot. This is getting us back to the old business of exacting tribute in money from the industry. Clause 37 provides that the failure to employ a pilot is a criminal offence, and there is a fine of \$2,000 on summary conviction. There is a sanction and a penalty. There is no need to add to this the requirement to make a contribution to the pilotage fund. We think also that clause 34 is dangerous because it seems to say that even if a pilot is not available and you are permitted to go ahead, you still have to pay pilotage dues. This is inconsistent with the principle, which is no service, no pay. We are very much disturbed about this and we strongly recommend the elimination of the entire clause 34.

Finally, I come to clause 35. I admit that this appears in the existing act, but we think it is iniquitous. It says that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if he is informed by an authority that pilotage charges are outstanding and unpaid. This sounds trivial, but last summer one of our companies had a pilotage bill which amounted to about \$46 which it was contesting. Somebody at a lower level did all they had to do and told the customs people that our company owed \$46. The customs people cancelled the ship's clearance and we faced the possibility of that ship losing a very remunerative international voyage to a United States port. Common sense prevailed in the end, but I do not think anyone should have to have recourse to this indirect device for collecting what is, after all, just a debt, and I would again recommend that clause 35 be deleted.

Finally, I must say one or two things in connection with the previous witness. I will not take too great issue with his statements of fact. I think the attitude of an organization such as his is bound to be extreme on one hand, and perhaps we, as employers, are bound to be extreme on the other. But I do take issue with one or two

[Interprétation]

ment les mêmes dans le domaine maritime que dans le domaine aérien, c'est pourquoi nous croyons que les brevets de pilote devraient être accordés par le ministre.

Nous croyons également qu'il devrait y avoir une disposition portant que quiconque détient un certificat capitaine ou de lieutenant et a fait un certain nombre de voyages dans la région a droit au certificat de pilotage sans examen. J'ai entendu la réaction des gens qui sont à l'arrière de la salle et je n'en suis pas surpris. C'est notre point de vue, monsieur le président. Dans quelque temps, nous serons en mesure de proposer des amendements bien précis au Comité.

L'autre question que je veux aborder, et je vais assez vite, a trait à la désignation des zones de pilotage obligatoires. En vertu du bill, ce sont les administrations de pilotage qui s'en chargeront. Il y aura des possibilités d'appel, et, mais essentiellement, la décision appartiendra à l'administration de pilotage. La même tentation sera là pour ces hommes d'affaires d'essayer d'accroître leurs revenus en prescrivant le plus de zones de pilotage obligatoires, qu'ils pourront justifier, même partiellement dans la région. Nous ne croyons pas que la décision devrait appartenir à l'administration de pilotage à cet égard; nous pensons que le ministre des Transports devrait continuer à le faire.

Il y a d'autres points que je voudrais soulever et qui sont importants. Le premier a trait à l'article 34 du bill qui se trouve au haut de la page 20. L'article stipule qu'un navire assujéti au pilotage obligatoire qui poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire d'un certificat de pilotage, devra acquitter les droits de pilotage comme s'il avait à son bord un pilote. Nous en revenons à cette vieille pratique de faire payer un tribut en argent à l'industrie. L'article 37 porte que le défaut d'employer un pilote est une infraction criminelle entraînant une amende de \$2,000 sur déclaration sommaire de culpabilité. Il y a donc une peine. Il n'est donc pas nécessaire d'ajouter cette contribution au fonds de pilotage. Nous croyons également que l'article 34 est dangereux puisqu'il semble dire que s'il n'y a pas de pilote de disponible et qu'on vous permet de continuer, il faut quand même acquitter les droits de pilotage. C'est contraire au principe qui veut que là où il n'y a pas de service, il n'y a pas de rétribution. Cet article nous inquiète beaucoup et nous recommandons instamment qu'il soit rayé complètement.

Enfin, nous en arrivons à l'article 35. Je sais qu'il est déjà dans la loi, mais nous pensons qu'il est injuste. On dit qu'un préposé aux douanes dans n'importe quel port au Canada doit accorder le congé à un navire seulement s'il a été informé par l'administration de pilotage que les droits de pilotage exigibles ont été payés. Cela peut vous sembler secondaire, mais l'été dernier une de nos compagnies devait des droits de pilotage d'un montant de \$46 dollars environ, qui faisait l'objet de contestation. Quelqu'un a fait ce qu'il avait à faire et indiqué aux gens de la douane que notre compagnie devait \$46. Les préposés aux douanes ont annulé le congé du navire et nous avons dû accepter le fait que ce navire pouvait perdre un voyage international très rémunérateur aux États-Unis. On a fait preuve de bon sens en fin de compte, mais je ne crois pas qu'on devrait avoir recours à ces méthodes de

[Text]

things. Does he realise that in our area of operation we are not using pilots now? He will say, I suppose, and he did say, that this means that our masters and mates are working too much and too hard. I think that besides being somewhat far from the truth, this is a matter which is outside the scope of this bill. The Department of Transport lays down manning regulations designed to ensure that nobody works too hard. That is the first safeguard. The other point is that masters and mates negotiate with their employers on the basis of hours of work, remuneration, and everything else. So that I think the issue of whether or not masters and mates are over-worked today is not relevant to this bill. Perhaps I have not done justice to the case of the employer but perhaps I have given you some food for thought. I will certainly be a regular attendant at these meetings, and if I can provide you with any information or help, I will be delighted to do so. Again, thank you very much, Mr. Chairman.

• 1600

The Chairman: Thank you, Mr. Hurcomb. Would you allow a few questions from members?

Mr. Hurcomb: I would be delighted.

Mr. Laflamme: I should like to ask the witness whether he or his marine association agrees with the idea of having compulsory pilotage areas.

Mr. Hurcomb: Yes; there must be compulsory pilotage areas.

Mr. Laflamme: If there must be compulsory pilotage areas, then would you also agree that the holders of pilotage certificates, while we do require compulsory pilotage in these areas, must have at least equal qualifications to the pilots?

Mr. Hurcomb: They will never be equal, Mr. Laflamme. The qualifications of the master and mate, the master particularly, are in many respects superior to those of the pilot in certain areas. I think that is conceded.

Mr. Laflamme: I am sorry; I do not want to interrupt you, but I am dealing precisely and only with compulsory pilotage areas, where it is mandatory under the law to have pilots. If a certificate is issued to the pilots in these areas, would you agree that to be consistent in the act the holders of pilotage certificates must at least have equal qualifications to the pilots?

Mr. Hurcomb: I tried to make the point that the qualifications will never be equal in all respects. But the designation of a compulsory pilotage area simply means that local knowledge is required, and that is all it means. If it is determined that the master and mate have that local knowledge, then that, in addition to their technical

[Interpretation]

percevoir ce qui, après tout, n'est qu'une dette. Je recommande donc que l'article 35 soit rayé complètement.

Un mot au sujet des points qu'a soulevé le témoin qui m'a précédé. Je ne contesterai pas ce qu'il a dit. Je pense que l'attitude d'un organisme comme le sien doit aller à l'extrême. Nous faisons le même en tant qu'employeur. Il y a cependant une ou deux choses que je voudrais souligner. Sait-il que dans notre secteur d'activités nous n'utilisons pas de pilote actuellement? Il dira, je suppose, et il l'a dit, que cela signifie que nos capitaines et que nos lieutenants travaillent trop. Même si ce n'est pas exact, cela n'a rien à voir avec le présent bill. Le ministère des Transports est chargé d'adopter des règlements à cet égard. C'est la première garantie. L'autre point que je voudrais souligner est le fait que les capitaines et les lieutenants négocient avec leurs employeurs en se fondant sur les heures de travail, la rémunération et tous les autres facteurs. La question de savoir si les capitaines et si les lieutenants travaillent trop actuellement n'a rien à voir donc avec le présent bill. Je n'ai peut-être pas réussi à exposer le point de vue de l'employeur, mais je vous ai donné à penser. Je serai certainement présent aux réunions et si je puis vous donner des renseignements, je me ferai un plaisir de le faire. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hurcomb. Accepteriez-vous de répondre à des questions de la part des membres du Comité?

M. Hurcomb: J'en serais très heureux.

M. Laflamme: J'aimerais demander au témoin si lui-même ou son association est d'accord avec l'idée des zones de pilotage obligatoire.

M. Hurcomb: Oui, il doit y avoir des zones de pilotage obligatoire.

M. Laflamme: S'il doit y avoir des zones de pilotage obligatoire, alors vous seriez également d'accord pour que les titulaires de certificats de pilotage aient au moins les mêmes qualifications que les pilotes, étant donné que nous exigeons le pilotage obligatoire dans ces secteurs?

M. Hurcomb: Ils ne seront jamais égaux, monsieur Laflamme. Les qualifications du capitaine et du second, du capitaine en particulier, sont sous plusieurs aspects supérieurs à celles du pilote de certains secteurs. Je pense qu'il faut concéder cela.

M. Laflamme: Je m'excuse, je ne veux pas vous interrompre, mais je parle précisément et uniquement des zones de pilotage obligatoire c'est-à-dire là où il est obligatoire en vertu de la loi d'avoir des pilotes. Si un certificat est remis à des pilotes dans ces zones, seriez-vous d'accord qu'il est conforme à la loi que les détenteurs d'un certificat de pilotage aient au moins les mêmes qualifications que les pilotes?

M. Hurcomb: J'ai essayé de faire remarquer que les qualifications ne seront jamais les mêmes à tous les points de vue. Mais la désignation d'une zone de pilotage obligatoire signifie simplement que des connaissances locales sont requises et c'est tout. S'il est déterminé que le capitaine et le second ont ces connaissances locales, en plus de leurs qualifications techniques et de leurs certifi-

[Texte]

qualifications and certification, is sufficient. This is perhaps rather a devious answer.

Mr. Laflamme: No, it is not, but I should like to investigate one further aspect of these compulsory pilotage areas. Would you or your association agree that while we have defined in the act a compulsory pilotage area there could be an alteration to a given compulsory pilotage area, which would mean amending the act, or could it be done by some other means?

Mr. Hurcomb: We have advocated, as you have heard, that a compulsory pilotage area be designated by the minister. We feel that conditions may change from day to day. An area which need not be compulsory today perhaps should be tomorrow, and vice versa. We think it should be flexible but that the decision should reside with the minister, not with local officials.

Mr. Laflamme: Personally, Mr. Hurcomb, I am in full agreement with what you have said regarding the composition of the authority, which would consist of six members plus a chairman. The act says nothing about the qualifications and about where the cabinet will pick up these members. On this point I, for one, fully agree that something must be expressed in the act to the effect that there should at least be a balanced representation of interested people within the functioning authority.

I should like to go back to the reference you have made to Part I of the report in regard to local knowledge. I should like to draw your attention to the second paragraph on page 540, where the commission say:

To be a Master or mate requires considerable knowledge of navigation and seamanship, and the additional knowledge and competence required to navigate in confined waters can be readily required with experience.

I think this is what you have referred to, Mr. Hurcomb. Then the commission continued:

However, since opportunities to acquire the necessary experience are generally infrequent, the best alternative is to accept the services of a pilot who has the necessary local competence.

Mr. Hurcomb: I suggest, with respect, that this adds weight to our contention. You will notice the words "generally infrequent", and this is true. A person who sails the seas, jumping from port to port, will seldom acquire a local knowledge because of the infrequency of his visits. Our point is that our visits are so frequent that this is the way of life of our masters and that the exception is established and pilots are not required.

Mr. Laflamme: You have dealt with the word "exemption" and you insisted that there be exemptions. When you talk of exemptions, do you mean inside the compulsory pilotage areas or outside?

Mr. Hurcomb: Yes, sir, I am talking of outright exemptions such as we now have. That exemption is no doubt based upon the assumption that we have our technical qualifications and our local knowledge through constant voyages.

[Interprétation]

cats, cela est suffisant. C'est peut-être une réponse un peu détournée.

M. Laflamme: Non, mais j'aimerais parler d'un autre aspect de ces zones de pilotage obligatoire. Est-ce que vous ou votre association croyez qu'alors que nous avons défini dans la loi une zone de pilotage obligatoire, il pourrait y avoir une modification à une zone de pilotage obligatoire, ce qui signifierait une modification à la loi, ou cela pourrait-il se faire autrement?

M. Hurcomb: Nous avons proposé, comme vous l'avez entendu, qu'une zone de pilotage obligatoire soit désignée par le ministre. Nous pensons que les conditions peuvent changer d'un jour à l'autre. Une zone qui n'a pas besoin d'être obligatoire aujourd'hui peut le devenir de même, et vice versa. Nous pensons qu'il doit y avoir une certaine flexibilité, mais que la décision revienne au ministre, et non aux autorités locales.

M. Laflamme: Personnellement, monsieur Hurcomb, je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez dit au sujet de la composition de l'administration, qui serait de six membres, en plus d'un président. La loi ne dit rien en ce qui concerne les qualifications de ces membres, ni où le Cabinet trouvera ces membres. Pour ma part, je crois vraiment qu'il devrait y avoir une disposition dans la loi pour obliger au moins une représentation équilibrée des personnes intéressées au sein de l'administration. J'aimerais revenir à la référence que vous avez faite à la partie 1 du rapport en ce qui concerne les connaissances locales. J'aimerais attirer votre attention sur le deuxième paragraphe à la page 540, où la Commission dit:

Être capitaine ou second nécessite des connaissances considérables en navigation et en manœuvres, et les connaissances, ainsi que la compétence supplémentaires requises pour naviguer dans les eaux intérieures peuvent être facilement acquises par expérience.

Je pense que c'est ce dont vous parliez, monsieur Hurcomb. Ensuite la Commission poursuit:

Étant donné, que les occasions d'acquérir l'expérience nécessaire sont généralement peu fréquentes, la meilleure alternative est d'accepter les services d'un pilote qui y a la compétence locale nécessaire.

M. Hurcomb: Je crois que cela ajoute du poids à ce que nous alléguons. Vous remarquerez les termes «généralement peu fréquentes», et c'est exact. Une personne qui ne vit pas sur les mers, allont d'un bord à l'autre, acquerrera rarement des connaissances locales à cause de ses visites peu fréquentes. Nous pensons que nos visites sont tellement fréquentes que cela constitue la manière de vivre de nos capitaines, et que cela établit certainement l'exception, et donc que les pilotes ne sont pas nécessaires.

M. Laflamme: Vous avez parlé du terme «exemption» et vous insistiez pour qu'il y ait des exemptions. Lorsque vous parlez d'exemptions, voulez-vous dire à l'intérieur des zones de pilotage obligatoire ou à l'extérieur?

M. Hurcomb: Oui, monsieur, je parle d'exemption complète comme celle que nous avons maintenant. On nous a sans doute accordé cette exemption en supposant que nous avions les qualifications techniques et les connaissances locales nécessaires par suite de nos voyages conscients.

[Text]

Mr. Laflamme: A final question, Mr. Chairman. I should like to know from the witness how many of your captains or masters now pilot ships in existing compulsory areas?

Mr. Hurcomb: In the Great Lakes, from Thunder Bay, which is the western extremity of our voyages, usually down to Montreal, they all do their own pilotage, the masters and mates. We do not carry pilots except that I think... Well, I do not know. I would say 99 per cent of them do their own pilotage.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, the witness made a statement that I find rather interesting and I do not know whether I heard him correctly or got the correct interpretation. He indicated that if the present trend continued the time might come when pilots would not be necessary. Is that what you said, sir?

Mr. Hurcomb: I said, Mr. Chairman, in respect of our area of activity.

Mr. Thomas (Moncton): You are talking only about the Great Lakes?

Mr. Hurcomb: Yes. This is really all I can speak about.

Mr. Thomas (Moncton): It struck me as a rather drastic statement.

Mr. Hurcomb: Yes, it would be.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, you feel that with your sophisticated equipment the problem on the Great Lakes would be handled—would it be by licensing rather than by having a pilot or certificate holder, or do you think it is not necessary to have anyone at all on board?

Mr. Hurcomb: No, no need for anyone. If the members could visit the traffic control centre that the Department of Transport now has on the St. Lawrence River, they would be impressed. Furthermore, if they could hear of the plans for computerization and various other things, they would be even more impressed. That is what I spoke about, sir.

Mr. Thomas (Moncton): So that water and sea pilotage would then become something like air navigation, with the one difference that the air navigator has the assistance of ground control. With your sophisticated equipment, would there be any necessity for what you might call a comparable officer to an air traffic controller or ground controller, or do you have that now?

Mr. Hurcomb: This does not come anywhere close to the rigid air control that we have, but they do have these officers ashore, as Mr. Macgillivray can explain to you, who perform the function of providing ground information in a limited way. He could explain that to you.

Mr. Thomas (Moncton): Just one other point which you made and which I tried to jot down, I hope correctly; if not, you will have to check me. I believe you said that you felt the issuance of pilots' licences should be con-

[Interpretation]

M. Laflamme: Une dernière question, monsieur le président. J'aimerais demander au témoin combien de vos capitaines pilotent maintenant des navires dans les zones obligatoires actuelles?

M. Hurcomb: Sur les Grands Lacs, à partir de Thunder Bay, qui constitue l'extrémité ouest de nos voyages, en descendant vers Montréal, ils font eux-mêmes le pilotage, c'est-à-dire les capitaines et les seconds le font. Nous ne prenons pas de pilotes sauf, je crois,... Et bien, je ne sais pas. Je dirais que 99 p. 100 d'entre eux pilotent eux-mêmes.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président le témoin a fait une déclaration que je trouve plutôt intéressante et je ne sais pas si je l'ai bien entendue ou si je l'ai bien interprétée. Il a dit que si la tendance actuelle continuait, il pourrait arriver qu'un jour les pilotes ne seraient plus nécessaires. Est-ce bien ce que vous avez dit, monsieur?

M. Hurcomb: J'ai dit, monsieur le président, en ce qui concerne notre secteur d'activité.

M. Thomas (Moncton): Vous parlez seulement des Grands Lacs?

M. Hurcomb: Oui. C'est vraiment tout ce dont je peux parler.

M. Thomas (Moncton): Cela m'a semblé une déclaration plutôt drastique.

M. Hurcomb: Oui, c'est vrai.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, vous pensez qu'avec votre équipement raffiné le problème sur les Grands Lacs serait réglé. Est-ce que ce serait en accordant un brevet plutôt qu'en aidant un pilote ou le détenteur d'un certificat, ou pensez-vous qu'il n'est pas nécessaire d'avoir quelqu'un à bord?

M. Hurcomb: Non, il n'est pas nécessaire d'avoir quelqu'un. Si les membres du Comité pouvaient visiter le centre de contrôle de la navigation que le ministère des Transports possède maintenant sur le fleuve Saint-Laurent, ils seraient impressionnés s'ils pouvaient entendre parler des projets concernant l'utilisation d'ordinateurs et de différents autres appareils, ils seraient encore plus impressionnés. C'est ce dont je parlais, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Alors, le pilotage maritime deviendrait assez semblable à la navigation aérienne, sauf que le navigateur aérien reçoit l'aide d'un contrôle terrestre. Avec votre équipement spécialisé est-ce qu'il serait nécessaire d'avoir un officier comparable au contrôleur de la circulation aérienne ou au contrôleur au sol, ou est-ce que vous avez cela présentement?

M. Hurcomb: Il n'y a rien qui se rapproche du rigide contrôle aérien qui existe, mais nous avons ces officiers à terre, comme M. Macgillivray peut vous l'expliquer, et ils remplissent la fonction qui consiste à fournir les renseignements terrestres d'une façon limitée. Il pourrait vous l'expliquer.

M. Thomas (Moncton): Il y a un autre point dont vous avez parlé et que j'ai essayé de noter, et j'espère que je l'ai fait correctement, si non, vous me corrigerez. Je crois que vous avez dû penser que la délivrance de brevets de

[Texte]

trolled directly by the Minister of Transport. Is that correct?

Mr. Hurcomb: Yes, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Is this not what clause 42 says now?

Mr. Hurcomb: Clause 42 says that the Governor in Council, at the instance of the minister, may prescribe basic requirements. Then if you turn to clause 14, at the top of page 9 you find paragraph (f), which provides that an authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations...

...prescribing the qualifications that a holder of any class of licence...shall meet in addition to the minimum qualifications prescribed by the Governor in Council under Section 42;...

• 1610

It is those top requirements that worry us.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, the qualifications could be considerably stricter than they are now, or stricter than the minister would prescribe?

Mr. Hurcomb: Indeed.

Mr. Thomas (Moncton): Why does this worry you, Sir?

Mr. Hurcomb: It isn't easy to give an example without being offensive, I suppose.

Mr. Thomas (Moncton): Don't worry about me.

Mr. Hurcomb: We would assume that the qualifications set out by the Governor in Council under section 42 would be reasonable, but the local authority might bring on, over and above that, a requirement that the master attend some school of their's for two years, or something like this, or to be extreme and absurd about it, that the master would have to have red hair and blue eyes. There is no limit to the scope of the kind of requirements that could be imposed.

Mr. Thomas (Moncton): Now, Sir, isn't this the reason that the Royal Commission suggested that regulations, or that control should be taken away from the Minister of Transport and given to a central pilotage authority because they felt that the Minister of Transport should have as little power to make as few regulations as possible? But in effect you are suggesting the opposite? I may agree with you, and I am concerned about this act as it stands. As I see it, local port authorities could make it almost impossible.

Mr. Hurcomb: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): They could make such stringent regulations that people could not qualify.

Mr. Hurcomb: Exactly.

Mr. Thomas (Moncton): I am wondering why the Royal Commission recommended that this power should be

[Interprétation]

pilotes devrait être contrôlée directement par le ministre des Transports. Est-ce exact?

M. Hurcomb: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): N'est-ce pas ce qui est dit à l'article 42?

M. Hurcomb: Selon l'article 42, le gouverneur en conseil peut établir les règlements. A l'article 14, au haut de la page 9, on prévoit à l'alinéa f), qu'une administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des règlements...

...prescrivant les qualifications que le titulaire d'un brevet doit remplir en sus des conditions minimales prescrites par le gouverneur en conseil au terme de l'article 42;...

C'est cela qui nous inquiète.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, les conditions peuvent être beaucoup plus sévères qu'elles ne le sont maintenant ou même plus sévères que celles prévues par le ministre.

M. Hurcomb: Oui.

M. Thomas (Moncton): Pourquoi cela vous préoccupe-t-il, monsieur?

M. Hurcomb: Il m'est difficile de vous donner un exemple sans vous offenser, je crains.

M. Thomas (Moncton): Ne vous inquiétez pas pour moi.

M. Hurcomb: Nous pensons que les conditions établies par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 42 seront raisonnables, mais l'autorité locale peut, en outre, établir d'autres règlements et obliger le capitaine à suivre des cours pendant deux ans ou bien encore, pour prendre un exemple absurde, exiger que le capitaine ait les cheveux roux et les yeux bleus. Aucune limite n'est imposée.

M. Thomas (Moncton): N'est-ce pas pour cela que la Commission royale a proposé que ce ne soit plus le ministre des Transports qui établisse les règlements ou établisse le contrôle, mais une autorité centrale de pilotage car elle ne voulait pas que le ministre des Transports ait trop de pouvoirs dans ce domaine? Vous semblez penser le contraire? En fait, je vous comprends et la loi, telle qu'elle est, ne me satisfait pas. Les administrations portuaires locales ont trop de liberté.

M. Hurcomb: C'est juste.

M. Thomas (Moncton): Elles peuvent établir des conditions tellement strictes que personne ne pourrait les remplir.

M. Hurcomb: Exactement.

M. Thomas (Moncton): Je me demande pourquoi la Commission royale a recommandé que ces pouvoirs

[Text]

taken away from the Minister of Transport and you are saying that it should stay with the minister?

Mr. Hurcomb: I think the answer is that the commission visualized a central pilotage authority. This bill does not. It goes for decentralization. If there had been a centralized pilotage authority, apart from the Ministry of Transport, I am not sure we would have the same objection.

Mr. Thomas (Moncton): This also applies to the designation of the pilotage areas. You are afraid that there might be local influences brought to bear, and you would rather see that power with more central control?

Mr. Hurcomb: Yes indeed.

Mr. Thomas (Moncton): So, you are saying that if the bill had gone along with the recommendation for a central pilotage authority this would be acceptable to you, or to your group?

Mr. Hurcomb: Yes, I believe we said this originally when the report came out.

Mr. Allmand: Mr. Hurcomb, did I understand you to say near the end of your remarks that when discussing this bill we should not be concerned with the hours that have to be worked by mates and masters? Did I understand you to say that?

Mr. Hurcomb: I wasn't guilty of any effrontery of that nature. What I did say was that I thought that a discussion of hours of work was not germane to this bill. I in no way attacked the unquestioned right of the committee to deal with any irrelevancies of any kind. But my point was this, Sir, that the Department of Transport says how many officers have to be on a ship and they lay down, you know, rest period requirements and everything else. These are called manning regulations. Mr. Macgillivray could give you details of those. So, that is their function.

I do not think a pilot should be looked upon as a kind of fellow to give a rest to the officers on board. He should be there only if his function is needed. I hope I am making myself clear, and I know what you mean.

Mr. Allmand: Were you here when Mr. Cook presented his brief?

Mr. Hurcomb: I was.

Mr. Allmand: And in his brief he pointed out that mates are now working in the Great Lakes and the St. Lawrence an average of 60 hours per week, and he felt if some of the provisions of this bill remained as they are that they could be made to work approximately another 33½ hours per week, making a total of 93½ hours per week. What is your reaction to that claim in his brief? I am not an expert but it is something I feel I should be concerned about.

Mr. Hurcomb: I would say first of all, as a generalization, that I think those figures are exaggerated, but whether or not they are exaggerated it is no cure to that situation to take on a pilot. That is not the cure. The cure is to amend the manning regulations of the Ministry of Transport, or to have the Canada Labour (Standards) Code applied in a different way. This is not, Sir, I suggest

[Interpretation]

soient enlevés au ministre des Transports alors que vous pensez le contraire?

M. Hurcomb: Je crois que la Commission voulait établir une administration centrale de pilotage, contrairement à ce que fait ce bill, si cela décentralisait la décentralisation au point, nous ne serions pas opposés de la sorte à l'établissement d'une administration centrale de pilotage, distincte du ministère des Transports.

M. Thomas (Moncton): Ceci s'applique également aux zones de pilotage. Vous craignez l'influence des administrations locales et vous préféreriez que le contrôle soit centralisé, n'est-ce pas?

M. Hurcomb: Oui.

M. Thomas (Moncton): Par conséquent, si l'on prévoyait dans le bill d'établir une administration centrale de pilotage, conformément aux recommandations de la Commission, vous accepteriez?

M. Hurcomb: Oui. Nous l'avons dit lorsque le rapport a été publié.

M. Allmand: Monsieur Hurcomb, vous avez bien dit qu'il n'y avait pas lieu de discuter des heures de travail des capitaines et des membres de l'équipage? Ai-je bien compris?

M. Hurcomb: Vous voyez là aucune effronterie de ma part. J'ai simplement voulu dire que la question des heures de travail n'a rien à voir avec ce bill. Je ne m'attaquais pas aux droits des comités. Cependant, c'est le ministère des Transports qui décide combien d'officiers doivent se trouver à bord d'un bateau et c'est lui qui détermine les périodes de repos, etc... Ce sont les règlements sur les équipages. M. Macgillivray pourrait vous en parler en détail.

Il ne faut pas considérer un pilote comme quelqu'un qui permet aux officiers du navire de se reposer. Il ne doit être là que s'il est utile. J'espère être clair.

M. Allmand: Étiez-vous là lorsque M. Cook a présenté son mémoire?

M. Hurcomb: Oui.

M. Allmand: Il a fait remarquer que les membres d'équipage travaillent maintenant, dans les Grands lacs et sur le Saint-Laurent, 60 heures par semaine en moyenne; il a également déclaré que si certaines des dispositions de ce bill étaient maintenues, ils devront peut-être travailler 33½ heures en plus, ce qui fera un total de 93½ heures par semaine. Que pensez-vous de cela? Je ne suis pas un expert, mais je crois que c'est une question assez grave.

M. Hurcomb: Tout d'abord, je crois que ces chiffres sont exagérés mais, de toute façon, le fait de prendre un pilote ne résoudra pas le problème. Pour cela, il faudrait amender les règlements sur les équipages établis par le ministre des Transports, ou bien impliquer différemment le Code du travail du Canada. Ce n'est pas ainsi que nous pouvons alléger la tâche de nos marins.

[Texte]

with the greatest respect, the vehicle for relieving unduly long hours that are alleged by some to be worked.

I want to add another point. It is that Mr. Cook seemed to me to convey the impression that the pilots, if they got pilotage certificates, would be obliged to do more work without remuneration. My very clear impression is that under our agreement with the Canadian Merchant Service Guild for mates there is provision for payment for pilotage, for duties in lieu of a pilot. I don't know whether that answers your question, Sir.

Mr. Allmand: I am bit concerned about these long hours, but maybe you are right. Maybe we should deal with this through another piece of legislation, but we have this piece before us. You feel that the figures in Mr. Cook's brief are very exaggerated. Do you have any assessment of the hours mates are now working, both in the Great Lakes and in the St. Lawrence regions?

Mr. Hurcomb: This is a terribly complicated thing. First of all, you have to say what is meant by "work". We went through all this in arguments on the Canada Labour (Standards) Code, which has done more to injure this industry than any other piece of legislation. What is work? The mate has to be on board. The crew is on board at all times in our activity. They cannot go running ashore. They cannot go home to their wives. The ship is their home, and they are trapped in it. Now, how much of the time they spend in the ship is regarded as work, in the sense of fatigue creating activity—how much of it is work and how much is not, it is very difficult to tell.

For paper purposes we have arbitrary assumptions of how much work is being done. All I can say is that it is a terribly complicated thing. It is a thing we are constantly threshing out with the Department of Labour.

But may I add one thing. To suggest that the pilot should be used as a relief, to give rest to the other two, is to suggest a prostitution of his services, and is something which I am sure the pilots would not welcome.

Mr. Major: Am I to understand that here we are talking strictly of Canadian shipping?

The Chairman: We are talking about the pilotage bill.

Mr. Major: Well, pilotage and Canadian shipping.

Mr. Hurcomb: I think the answer to that would be no. We are talking about pilotage on any ships in Canadian waters.

Mr. Major: Sir, you represent Canadian shipping?

Mr. Hurcomb: Yes, I represent Canadian registered shipping.

Mr. Major: Canadian registered?

Mr. Hurcomb: On inland waters.

Mr. Major: That are subject to these regulations?

Mr. Hurcomb: Yes.

Mr. Major: In your statement you said that your masters and crews are qualified to handle their ships throughout their normal course of business?

[Interprétation]

Je voulais ajouter autre chose. M Cook semblait dire que les pilotes, détenteurs de certificats de pilotage, seraient obligés de travailler plus sans rémunération. Je crois pourtant qu'en vertu des accords que nous avons signés avec le *Canadian Merchant Service Guild*, les pilotes doivent être payés. Je ne sais pas si cela répond à votre question, monsieur.

M. Allmand: Cette question des heures de travail me préoccupe, mais vous avez peut-être raison. Nous devrions peut-être tenter de résoudre le problème au moyen d'une autre loi. Vous pensez que les chiffres donnés par M. Cook sont exagérés. Savez-vous quelles sont les heures de travail des membres d'équipage dans les Grands lacs et dans la région du Saint-Laurent?

M. Hurcomb: C'est une question très complexe. Tout d'abord, il faut savoir ce que signifie le terme «travail». Nous avons déjà discuté de cela à propos du Code du travail du Canada qui a fait plus de mal à l'industrie que toutes les autres lois. Qu'est-ce que le travail? Les officiers doivent être à bord. L'équipage est à bord continuellement. Les marins ne peuvent pas y quitter le bord, ils ne peuvent pas descendre à terre pour voir leur femme. Le navire est leur maison et ils sont obligés d'y rester. Maintenant, il est difficile de dire quelles sont les heures qui sont considérées comme des heures de travail, c'est-à-dire des heures fatigantes, quelles sont les heures de travail, quelles sont les heures de repos.

Nous sommes obligés, pour des raisons administratives, de fixer un chiffre pour les heures de travail. Tout ce que je puis dire c'est que c'est une question très complexe dont nous discutons constamment avec le ministère du Travail.

Je pourrais ajouter une chose. Dire que le pilote doit permettre aux deux autres de se reposer équivaut à dire qu'il prostitue ses services en quelque sorte, je ne suis pas sûr que les pilotes apprécieraient beaucoup.

M. Major: S'agit-il uniquement de la navigation canadienne?

Le président: Nous parlons du bill sur le pilotage.

M. Major: Du pilotage et de la navigation canadienne.

M. Hurcomb: Non, pas tout à fait. Nous parlons du pilotage dans les eaux canadiennes, pour tous les navires.

M. Major: Vous représentez la navigation canadienne?

M. Hurcomb: Oui, je représente les navires sous registre canadien.

M. Major: Les navires canadiens?

M. Hurcomb: Dans les eaux intérieures.

M. Major: Qui sont assujettis à ces règlements?

M. Hurcomb: Oui.

M. Major: Vous avez dit tout à l'heure que vos capitaines et vos marins sont capables de manœuvrer leur navire comme il convient.

[Text]

Mr. Hurcomb: Exactly, Sir.

Mr. Major: But still you are obliged, by regulation, to pay pilots even though you do not use them?

Mr. Hurcomb: In the St. Lawrence.

Mr. Major: Not in the Great Lakes?

Mr. Hurcomb: No, not in the Great Lakes.

Mr. Major: Right up to Seven Islands where you regularly do business?

Mr. Hurcomb: Right.

Mr. Major: Mr. Chairman, I do not know whether I am entitled to give an opinion here, and I do not know whether this may be relevant or not.

The Chairman: Let us hear it. If it isn't, I will tell you.

Mr. Major: I feel the industry is being hamstrung by regulations that are not absolutely necessary. The Canadian shipping industry is being hamstrung by regulations, and it will continue to be under this act. I would like to have the satisfaction of documenting myself further in this respect. I have only joined this committee recently, and I would like to document myself a little bit more in respect to the industry.

The Chairman: You could come back on this with questions to Dr. Camu and Mr. Macgillivray.

Mr. Major: That is all for now, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: Mr. Hurcomb, how many companies actually are represented in your association?

Mr. Hurcomb: There are 20 companies at the moment.

Mr. Skoberg: And these are all under Canadian registry?

Mr. Hurcomb: Yes.

Mr. Skoberg: With respect to the movement of ships in those inland areas with which you are concerned, what percentage would you consider to be Canadian shipping?

Mr. Hurcomb: I think the best criterion of that would be the payment of Seaway tolls because all these ships go through the Seaway. We find, according to the revenue of the Seaway Control Authority, well over 50 per cent of the revenue was paid by our Canadian registered ships. So this means that in terms of cargoes and vessels well over 50 per cent.

Mr. Skoberg: You say you are concerned about the section in the proposed legislation not granting clearance to a ship for which the pilotage fees are still outstanding. How would you propose that any pilotage fees still outstanding from other than Canadian registered ships be collected?

Mr. Hurcomb: This is a point, Sir. I would point out to you that virtually every ship of foreign registry that comes into these waters that I am speaking of has an

[Interpretation]

M. Hurcomb: Exactement.

M. Major: Mais vous êtes néanmoins obligé, en vertu des règlements, de payer des pilotes même si vous ne les utilisez pas?

M. Hurcomb: Sur le Saint-Laurent.

M. Major: Pas dans les Grands lacs?

M. Hurcomb: Non, pas dans les Grands lacs.

M. Major: Jusqu'à Sept-Iles où vous naviguez régulièrement?

M. Hurcomb: Oui.

M. Major: Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai le droit de donner mon opinion et je ne sais pas si ce sera pertinent ou non.

Le président: Nous écoutons.

M. Major: A mon avis, l'industrie a pieds et poings liés à cause de règlements absolument inutiles. La navigation canadienne a toujours été gênée par les règlements et cette loi n'améliore pas du tout la situation à cet égard. J'aimerais me documenter davantage dans ce domaine. Je ne fais pas partie de ce Comité depuis très longtemps et je dois encore me documenter.

Le président: Vous pourrez revenir sur ce sujet lorsque nous poserons des questions à M. Camu et à M. Macgillivray.

M. Major: C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

M. Skoberg: Monsieur Hurcomb, combien de sociétés votre association représente-t-elle?

M. Hurcomb: Vingt sociétés, en ce moment.

M. Skoberg: Sont-elles toutes canadiennes?

M. Hurcomb: Oui.

M. Skoberg: Dans les eaux intérieures, là où vous travaillez, quel est le pourcentage de navires canadiens?

M. Hurcomb: Tous les navires qui traversent la Voie maritime doivent payer. D'après les recettes de l'Administration de la Voie du Saint-Laurent, plus de 50 p. 100 des droits sont versés par des navires sous registre canadien. Par conséquent, plus de 50 p. 100 des cargos et des navires circulant dans ces eaux sont canadiens.

M. Skoberg: Vous n'êtes pas satisfait de l'article selon lequel on ne peut laisser passer un navire qui n'a pas réglé tous les droits qu'il a à payer. Comment peut-on, à votre avis, percevoir les droits de pilotage qui n'ont pas été payés par les navires non canadiens?

M. Hurcomb: C'est une question délicate, monsieur. Généralement, tous les navires étrangers qui entrent dans ces eaux ont un agent, à Montréal ou à Québec, à qui l'on

[Texte]

agent, usually in Montreal, or in Quebec, from whom collection could be made without real difficulty. This is a small point, Sir, but we just feel it is going one step too far in bureaucracy.

Mr. Skoberg: My understanding which is quite limited in this field, as I said before, is that there are ships under flags of convenience that do ply these waters in connection with the movement of merchandise—in other words, ships that are not ships under Canadian registry?

Mr. Hurcomb: Yes, they will.

• 1620

Mr. Skoberg: Do they have a set-up or an operation in Canada whereby these fees can be collected?

Mr. Hurcomb: I should think, in light of the new legislation, which we call Bill C-2, which dealt with pilots, all these ships will have to put up a bond in order to cover the cost of possible pollution clean-up. I think this will require them to establish a contact in Canada and, through this contact, collection of these fees can be made. Mr. Macgillivray does not agree. He knows the situation and he thinks what I have said is not quite accurate.

Mr. Skoberg: Perhaps some elaboration could be made in this regard.

Mr. Hurcomb: We can except Canadian registered ships.

Mr. Skoberg: Are ships travelling between the Lakehead and Montreal, where pilots are not required, liable to pilotage fees?

Mr. Hurcomb: Not in that area.

Mr. Skoberg: How is the cost of pilotage fees distributed? How is that cost distributed for all ships operating in inland waters?

Mr. Hurcomb: I am not sure I understand the question. We pay all of the pilotage fees in the Great Lakes.

Mr. Skoberg: You say you pay all the pilotage fees in respect of ships in your operation. How are these fees distributed?

Mr. Hurcomb: From Montreal up we have to pay on every ship.

Mr. Skoberg: I am thinking of the area from Montreal upward. How is that cost distributed?

Mr. Hurcomb: Each ship must pay the pilotage charge on the basis of the formula Mr. Cook mentioned a moment ago. Each company deals with it individually.

Mr. Skoberg: Is it pro-rated?

Mr. Hurcomb: No, each ship is charged "X" number of dollars depending on the circumstances, and the owner pays the bill. That is the end of it.

Mr. Skoberg: Are there any ships under Canadian register which do not belong to your organization?

[Interprétation]

pourrait facilement demander de payer les droits. A notre avis, la bureaucratie va trop loin ici.

M. Skoberg: Comme j'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas expert dans ce domaine, mais j'ai cru comprendre que des navires naviguant sous un pavillon de courtoisie, c'est-à-dire des navires non canadiens, circulent dans ces eaux.

M. Hurcomb: Oui, il y en aura.

M. Skoberg: Y a-t-il un organisme établi au Canada auprès duquel ces droits peuvent être perçus?

M. Hurcomb: En vertu de la nouvelle loi, le Bill C-2, qui traite également des pilotes, tous ces navires doivent verser une caution en quelque sorte pour couvrir les frais d'un éventuel nettoyage. Ceci les obligera donc à établir un contact au Canada et nous pourrons percevoir les droits. M. Macgillivray n'est pas d'accord. Il connaît la situation et ce que j'ai dit ne lui semble pas très juste.

M. Skoberg: Il faudrait peut-être étudier cette question.

M. Hurcomb: Nous pouvons excepter les navires canadiens.

M. Skoberg: Les navires qui naviguent entre Lakehead et Montréal, là où les pilotes ne sont pas obligatoires, doivent-ils verser des droits de pilotage?

M. Hurcomb: Non, pas dans cette région.

M. Skoberg: Comment répartit-on le coût des droits de pilotage pour tous les navires naviguant dans les eaux intérieures?

M. Hurcomb: Je n'ai pas très bien compris votre question. Nous payons tous les droits de pilotage dans les Grands lacs.

M. Skoberg: Vous dites payer tous les droits de pilotage pour vos navires. Comment sont-ils répartis?

M. Hurcomb: A partir de Montréal, nous devons payer pour tous les navires.

M. Skoberg: En amont de Montréal, comment répartit-on ces frais?

M. Hurcomb: Chaque navire doit payer les droits de pilotage, conformément à la formule dont M. Cook a parlé tout à l'heure. Chaque société paie.

M. Skoberg: Est-ce proportionnel?

M. Hurcomb: Non; chaque navire doit payer «X» dollars, en fonction des circonstances, et le propriétaire paie la note. C'est tout.

M. Skoberg: Y a-t-il des navires canadiens qui n'appartiennent pas à votre organisation?

[Text]

Mr. Hurcomb: Yes, there are. I would estimate that we represent about 92 per cent to 96 per cent, but there are one or two companies which are not members.

Mr. Skoberg: What would your organization consider to be an accurate description of compulsory pilotage waters?

Mr. Hurcomb: I think we would look at it this way. If the job required qualified people we would consider a pilot was required. For example, a salty—a foreign ship which comes in with a master who has never been there before, and perhaps this is an over-simplification—would require local knowledge and therefore the ship would require a pilot. Under these circumstances, we would consider this area compulsory pilotage water. Perhaps I should not have tried to give such a definition, but that is my idea.

Mr. Skoberg: I gather from what you have said that you consider it is perfectly all right for a person to be working for a company as a master and as a pilot? In other words, one man could hold two positions?

Mr. Hurcomb: I am not suggesting that this is two positions. This is a single function. After all, what is the situation throughout the shipping world? Pilots occupy a rather exceptional position in world shipping. A pilot is employed when local knowledge is desired or required. The master and the mates are, in fact, in control of the ship.

Mr. Allmand: Did you say that ships within your association do not use pilots on the St. Lawrence River from Seven Islands to Montreal?

Mr. Hurcomb: No, sir. I said that from Montreal east to Anticosti we are not required by law to use pilots, but we must pay the pilot fee in any case, whether we use one or not.

Mr. Allmand: But in fact you use them?

Mr. Hurcomb: In most cases we do use them. After all, we are paying for something and we feel we might as well take advantage of it.

Mr. Allmand: You pay for them and you use them, but from what you have said I have the impression you would prefer not to use them. You feel you could do without them?

Mr. Hurcomb: We feel we could save money.

Mr. Allmand: That is the point I wanted to clarify.

Mr. Major: What is the amount of money involved?

Mr. Hurcomb: I am afraid I do not have the figures. Here again, Captain Lortie will have figures at his fingertips. It is not a minor item of expense in our records. As suggested this morning, it is a substantial item in the growing cost of shipping.

Mr. Major: Will we get that information later on?

Mr. Hurcomb: Yes.

[Interpretation]

M. Hurcomb: Oui. Nous représentons entre 92 et 96 p. 100 des navires canadiens, mais une ou deux sociétés n'adhèrent pas à notre organisation.

M. Skoberg: Comment décririez-vous les zones de pilotage obligatoire?

M. Hurcomb: Voici. S'il leur faut des personnes qualifiées pour effectuer le travail, nous considérons qu'un pilote est nécessaire. Par exemple, dans le cas d'un navire étranger dont le capitaine ne connaît pas la région—je simplifie peut-être un peu trop—un pilote, connaissant les particularités du secteur, serait indispensable. Dans ces circonstances, il s'agirait d'une zone de pilotage obligatoire. Je n'aurais peut-être pas dû tenter de vous donner cette définition, mais c'est mon opinion.

M. Skoberg: D'après ce que vous avez dit, vous pensez qu'il est tout à fait normal pour une personne de travailler à la fois en tant que capitaine et en tant que pilote? En d'autres termes, un homme pourrait occuper deux postes?

M. Hurcomb: A mon avis, il ne s'agit pas de deux postes mais d'une seule fonction. Après tout, quelle est la situation dans le monde de la navigation? Les pilotes sont dans une situation plutôt exceptionnelle. On emploie un pilote lorsqu'il faut quelqu'un connaissant une région particulière. Le capitaine et les seconds ont en fait le contrôle du navire.

M. Allmand: Avez-vous dit que les navires de votre Association n'utilisent pas de pilote sur le Saint-Laurent de Sept-Iles jusqu'à Montréal?

M. Hurcomb: Non, monsieur. J'ai dit que la loi ne nous obligeait pas à utiliser des pilotes de l'Est de Montréal jusqu'à l'île d'Anticosti mais nous devons néanmoins payer pour le pilote, que nous l'utilisions ou non.

M. Allmand: Mais vous les utilisez en fait?

M. Hurcomb: Dans la plupart des cas, oui. Après tout, puisque nous payons, autant en profiter.

M. Allmand: Vous payez et vous les utilisez; mais d'après ce que vous avez dit, j'ai l'impression que vous préférez ne pas les utiliser. Vous pourriez vous en passer, n'est-ce pas?

M. Hurcomb: Nous préférierions ne pas payer.

M. Allmand: Je voulais une précision sur ce point.

M. Major: De combien d'argent s'agit-il?

M. Hurcomb: Malheureusement, je n'ai pas les chiffres. Le capitaine Lortie les aura certainement. C'est un poste de dépenses assez important pour nous. Comme nous l'avons dit ce matin, cela contribue à l'accroissement des frais de la navigation.

M. Major: Est-ce que nous aurons ce renseignement plus tard?

M. Hurcomb: Oui.

[Texte]

The Chairman: We will get that information later on, Mr. Major.

• 1630

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I should like to ask the witness a few more questions regarding the holders of pilotage certificates. I wish to ask him if it would be in accord with some of the views he expressed that the holders of pilotage certificates be Canadian citizens or landed immigrants.

Mr. Hurcomb: Our view is that not so long ago this Parliament amended the Canada Shipping Act to permit landed immigrants to write the examination for certification. Previously they had to be Canadian citizens. We feel that following that principle through into this legislation makes very good sense.

Mr. Laflamme: To be consistent with what you have already expressed, the number required must come at least from either Canadian citizens or landed immigrants, because I do not see how foreigners may claim to have local knowledge of the internal waters of Canada.

Mr. Hurcomb: I see your point. However, before such a person would be certified as a licensed pilot he would have to establish this kind of knowledge.

Mr. Laflamme: I would like to know whether I heard you correctly when you said you would delete clause 34.

Mr. Hurcomb: Yes, sir.

Mr. Laflamme: It is because this clause makes it necessary to have a pilot on a ship in a compulsory pilotage area?

Mr. Hurcomb: Yes.

Mr. Laflamme: But you say that by deleting this clause any shipowner who deviates from this requirement will not be affected.

Mr. Hurcomb: I say the proper sanction for what would be a criminal breach of the law is contained in clause 37, which provides that on summary conviction the master or person in charge of a ship is guilty of an offence and liable to a fine not exceeding \$2,000. This is the normal way to deal with a criminal offence. You do not say also that the fellow has to pay something to the Red Cross, or something like that.

Mr. Laflamme: But the shipowner in this clause does become liable to the authority. Would your association disagree with the establishment of four different authorities to administer the whole pilotage system?

Mr. Hurcomb: Quite frankly, sir, if we cannot get our exemption we would feel it is not our function to offer advice concerning how pilotage should be organized. We would be outside it, in effect. If this kind of principle is to be followed, I do not see anything very wrong with the four-region idea.

Mr. Laflamme: Thank you.

Mr. Noble: Mr. Chairman, in view of the fact that Mr. Hurcomb makes suggestions in respect of improvement to the bill I should like to ask whether he plans to make any formal representation to the committee by way of amendments to put into effect what he proposes.

[Interprétation]

Le président: Nous aurons ces renseignements plus tard, monsieur Major.

M. Laflamme: Monsieur le président, je voudrais poser au témoin quelques questions à propos des détenteurs de certificats de pilotage. Pense-t-il que ceux-ci doivent être des citoyens canadiens ou des immigrants reçus?

M. Hurcomb: Dernièrement, le Parlement a modifié la Loi sur la navigation afin de permettre aux immigrants reçus de se présenter à l'examen. Auparavant, seuls les citoyens canadiens y étaient autorisés. Nous pensons que l'idée est bonne et que nous devons continuer à agir ainsi.

M. Laflamme: D'après ce que vous avez dit, je suppose que les pilotes seront soit des citoyens canadiens soit des immigrants reçus car aucun étranger ne peut prétendre connaître les eaux intérieures du Canada.

M. Hurcomb: Je vois ce que vous voulez dire. Cependant, avant qu'un brevet de pilote ne lui soit délivré, cette personne devrait prouver qu'elle connaît telle ou telle région.

M. Laflamme: Vous avez dit que vous vouliez supprimer l'article 34, n'est-ce pas?

M. Hurcomb: Oui, monsieur.

M. Laflamme: Est-ce parce que cet article vous oblige à avoir un pilote à bord dans les zones de pilotage obligatoire?

M. Hurcomb: Oui.

M. Laflamme: Mais si l'on supprimait cet article, les propriétaires de navires pourraient enfreindre le règlement sans être affectés.

M. Hurcomb: J'ai dit que les infractions pouvaient être punies par les dispositions se trouvant à l'article 37, selon lequel le capitaine ou le responsable d'un navire coupable d'une infraction peut être frappé d'une amende d'un maximum de \$2,000. C'est ainsi qu'il faut punir les infractions criminelles. On n'oblige pas quelqu'un à payer la Croix Rouge, par exemple.

M. Laflamme: Mais le propriétaire du navire est responsable envers l'administration. Votre association s'opposerait-elle à ce qu'on établisse 4 administrations différentes responsables de l'ensemble du système de pilotage?

M. Hurcomb: Si nous ne parvenons pas à être exemptés, nous pensons que ce n'est pas à nous de donner des conseils sur la façon dont le pilotage a été organisé. Nous saurions en dehors de la question. Si l'on doit se fonder sur ce principe, je ne m'oppose pas à l'idée des 4 régions.

M. Laflamme: Merci.

M. Noble: Monsieur le président, monsieur Hurcomb dit qu'il est possible d'améliorer ce bill. J'aimerais savoir s'il envisage de présenter des amendements au Comité.

[Text]

Mr. Hurcomb: I have been thinking of this, sir, but my hope for exemption is so broad a thing that it would strike at various parts of the bill. I think if this were accepted it would have to go to the expert draftsmen in the Department of Justice. On the other point, I would be very happy to present at a very early moment specific amendments to implement what I have been talking about.

Mr. Noble: Mr. Chairman, I should like to ask if it is acceptable that Mr. Hurcomb propose these amendments.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hurcomb.

I should like to call upon the National Association of Canadian Marine Pilots and the Federation of the St. Lawrence River Pilots. I shall also call on Mr. Raymond Langlois and Mr. Alain Lortie. Would you please come forward, gentlemen. We have copies in French and English of the brief and they will be delivered to members in a moment. I would ask Mr. Lortie to give us a resumé.

Mr. Alain Lortie (National Association of Canadian Marine Pilots and Federation of St. Lawrence River Pilots): Mr. Chairman, hon. members.

Messieurs, mon nom est Alain Lortie. Je représente ici la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, avec mon collègue, M^e Raynold Langlois, procureur de l'Association nationale des pilotes maritimes du Canada.

Les deux associations ont convenu de présenter un mémoire commun, afin d'éviter les répétitions. Nos vues sont identiques, quant à ce bill. Nous avons convenu de nous partager les remarques que nous voulons faire, relativement à ce projet de loi.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, before we proceed may I ask one question? It might be useful to the committee if the witnesses were to tell us whether between them they represent all pilots in Canada.

Mr. Lortie: We do.

Mr. Raymond Langlois (National Association of Canadian Marine Pilots and Federation of St. Lawrence River Pilots): That is exactly right.

Mr. Lortie: The Federation of St. Lawrence River Pilots, as its name suggests, is a federation of six groups of pilots from Les Escoumins to the Head of the Lakes. It has about 350 pilots working along the St. Lawrence River and The Great Lakes, divided into seven pilotage districts. We have no brief to submit to the committee. We have prepared, however, a document which has been distributed to you in both French and English which lists the amendments our two associations would like to submit to you, with explanatory notes. At this point I should like to make some very general remarks on certain of the main items on which we have amendments to propose. I would centre my comment at this point on the question of pilotage certificates.

Pilotage certificates are a way of exempting persons from the obligation of taking pilots. The present legislation exempts ships. There is a basic difference in the approach of this new piece of legislation. This approach goes along with one of the main recommendations of the

[Interpretation]

M. Hurcomb: J'ai pensé à cela, monsieur mais cette question des exemptions est tellement vaste qu'il faudrait modifier plusieurs parties du bill. Si notre demande était acceptée, il faudrait s'adresser au rédacteur du ministère de la Justice. D'autre part, je me ferais un plaisir de présenter très bientôt des amendements visant à faire appliquer ce dont j'ai parlé.

M. Noble: Monsieur le président, j'aimerais demander si c'est acceptable, que M. Hurcomb présente ces amendements.

Le président: Merci, monsieur Hurcomb.

J'aimerais maintenant entendre les représentants de l'Association nationale des pilotes maritimes du Canada et de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent. Je vais appeler M. Raymond Langlois, et M. Alain Lortie. Veuillez venir, messieurs. Nous avons des exemplaires du mémoire en anglais et en français qui vont vous être distribués. J'aimerais que M. Lortie nous donne un resumé.

M. Alain Lortie (Association nationale des pilotes maritimes du Canada et Fédération des pilotes du Saint-Laurent): Monsieur le président, messieurs les députés, my name is Alain Lortie. I represent the Federation of the St-Lawrence River Pilot with my colleague, Mr. Raynold Langlois lawyer for the National Association of Canadian Marine Pilots.

The two associations have decided to present a common brief in order to avoid repetition. Our opinions on this Bill are the same. We have agreed to share the remarks we want to make, regarding this Bill.

M. McGrath: Monsieur le président, puis-je poser une question avant que nous commençons? J'aimerais savoir si les témoins représentent à eux deux tous les pilotes canadiens.

M. Lortie: Oui.

M. Raymond Langlois (Association nationale des pilotes maritimes du Canada et Fédération des pilotes du Saint-Laurent): C'est juste.

M. Lortie: La Fédération des pilotes du Saint-Laurent, comme son nom l'indique, est une fédération composée de 6 groupes de pilotes depuis Les Escoumins jusqu'à la tête des Lacs. Elle comprend environ 350 pilotes travaillant sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs, répartis entre 7 secteurs de pilotage. Nous n'avons pas de mémoire à présenter au Comité. Cependant, nous avons préparé un document qui a été distribué, en anglais et en français, qui énumère les amendements que nos deux associations voudraient vous présenter. Je voudrais maintenant faire quelques remarques d'ordre général sur les sujets qui nous préoccupent. Pour l'instant, je vais aborder la question des certificats de pilotage.

Grâce aux certificats de pilotage, certaines personnes ne sont plus obligées de prendre des pilotes. La loi actuelle exempte les navires. On aborde le problème de façon tout à fait différente dans ce nouveau projet de loi. Ce bill est conforme aux recommandations faites par la

[Texte]

royal commission in respect of pilotage certificates: it exempts persons instead of ships. The pilots have very serious reservations about the exemption of persons through pilotage certificates. I should like to summarize these reservations. I shall not repeat what has been said on behalf of the masters and mates by Mr. Cook who appeared as the first witness this afternoon.

• 1640

I think Mr. Cook has raised some very valid questions. He has explained the difficulties that will result from such a system. He has expressed concern about the dual loyalty which the holder of a pilotage certificate will have to serve, the loyalty to service and safety and the loyalty to his employer.

There are other considerations. Pilotage certificates raise serious questions and problems in so far as ensuring the proper qualifications of the candidates, and I will come back to this problem of qualifications, but the main problem is that of control. Once a system of pilotage certificates is established, the main problem is one of control. How do you control holders of pilotage certificates? How do you police the system? How do you make sure that the holder of a pilotage certificate is actually on the bridge and has the conduct of the ship at any given moment? There is a big difference in the type of policing you can exercise on pilots and the policing you can exercise on holders of pilotage certificates.

Pilots on ships are independent persons. They have to report to other authorities. As the ships move along the river, they have to periodically report to the marine traffic regulation centre. If pilots do anything wrong, if they should contravene the various regulations of the act or if they should be absent from the bridge, they are always subject to control by the officers on the ship who can inform the authorities that such and such a pilot was not performing his function.

As far as holders of pilotage certificates are concerned, this is a different matter. They are members of the crew. How practically can you make sure that they are present on the bridge and performing their function? We do not know of any workable system to ensure their presence. You may hear the voice of an officer who is supposed to be on the bridge over the radio, but where does the voice come from? It could come from the bridge or any other location on the ship. Also, he may be on the bridge but not actually having the conduct of the ship. It may be someone else on the ship with him who has the conduct of the ship, someone who is not qualified. These are a few examples of the difficulties, if not impossibilities, of controlling holders of pilotage certificates on the bridge.

As far as acquiring qualifications are concerned, this is another problem. At present the regulations state that to become a holder of a pilotage certificate, you must have done, to take a figure, 100 trips in a given season, in a given pilotage zone. Who is going to guarantee that that person has actually participated in the pilotage function while making those trips? He may have made the necessary 100 trips, but he may not have actually been learning his trade or doing the necessary work to qualify him as a holder of a pilotage certificate.

This is why we have very serious reservations about pilotage certificates. As a matter of fact, the position of the pilots is that there should be no pilotage certificates

[Interprétation]

Commission Royale sur les certificats de pilotage dans la mesure où il exempté les personnes et non pas les navires. Les pilotes ont beaucoup de réserve à formuler à propos des personnes qui peuvent être exemptées grâce aux certificats de pilotage. Je voudrais vous résumer ces réserves. Je ne veux pas répéter ce qui a été dit au nom des capitaines et des seconds par M. Cook au début de l'après-midi.

M. Cook a soulevé certains sujets très importants. Il a expliqué quelles difficultés entraîneraient un tel système. Il s'est dit préoccupé par la double responsabilité que devrait assumer le détenteur d'un certificat de pilotage.

Il y a d'autres éléments. La question des certificats de pilotage pose un problème dans la mesure où il est difficile de dévaluer les qualités des candidats et je reviendrai à ce problème plus tard. Cependant, le problème principal est celui du contrôle, lorsque le système des certificats de pilotage aura été établi. Comment va-t-on contrôler les détenteurs de certificats de pilotage? Comment va-t-on mettre le système en vigueur? Comment pourra-t-on être sûr que le détenteur d'un certificat de pilotage est vraiment sur le pont, aux commandes du navire à tout moment? On ne peut pas contrôler les pilotes de la même façon que les détenteurs de certificats de pilotage.

Les pilotes sont indépendants. Ils doivent faire rapport à d'autres autorités. Pendant le voyage, ils doivent, régulièrement, faire rapport auprès du Centre de réglementation du trafic. Si les pilotes font une erreur, s'il ne se conforment pas aux divers règlements de la loi ou s'ils ne sont pas sur le pont, ils sont toujours assujettis au contrôle exercé par les autres officiers se trouvant à bord qui peuvent informer les autorités du comportement du pilote.

Il va tout à fait différemment pour les détenteurs de certificats de pilotage. Ceux-ci font partie de l'équipage. Comment peut-on être sûr qu'ils sont sur le pont et qu'ils assument leurs fonctions? Nous ne connaissons aucun système nous assurant de leur présence. On peut très bien entendre à la radio la voix de l'officier qui est censé être sur le pont mais comment savoir d'où vient la voix? Elle peut venir du pont ou de tout autre endroit du navire. En outre, il peut être sur le pont mais aux commandes du navire. Ce peut être quelqu'un d'autre qui est aux commandes, quelqu'un qui n'est pas qualifié. Voici quelques exemples des difficultés, pour ne pas dire des impossibilités, qui peuvent se poser pour contrôler les détenteurs de certificat de pilotage.

Le problème des qualifications est différent. A présent, d'après les règlements, il faut, pour devenir détenteur d'un certificat de pilotage, avoir fait, par exemple, cent voyages dans une saison donnée, dans une zone donnée de pilotage. Qui va garantir que cette personne a effectivement participé au pilotage du navire pendant ces voyages? Elle peut avoir fait les cent parcours demandés, mais ne pas avoir appris son métier ou ne pas avoir fait le travail nécessaire pour avoir droit à un certificat de pilotage.

C'est pourquoi nous formulons de sérieuses réserves à propos des certificats de pilotage. En fait, la situation des pilotes est telle qu'il ne devrait pas y avoir de certificats de pilotage car il est impossible de mettre un tel système en vigueur. En outre, ce système entraîne un pilotage

[Text]

because of the impossibility of enforcing such a system and that such a system in fact creates a dual or parallel pilotage system over which the pilotage authorities have little or no control. However, pilotage certificates are in the bill.

Because pilotage certificates may remain in the bill, we have suggested a number of amendments which should definitely reinforce or at least give pilotage authorities what we think are the necessary tools to try and make this a workable system. We are not sure it will be a workable system, but we have said this is the minimum it will take in order to make a serious attempt at establishing such a system. These amendments are in the document which we have submitted. I will not go into the details of these amendments at this time. We will be prepared to answer questions when the bill is studied clause by clause.

Another point I would like to make concerns the question of the status of pilots. Under the existing legislation, pilots are free entrepreneurs. They are self employed. They have grouped themselves in associations which are called corporations. The great majority of pilots belong to these corporations. They pool their pilotage dues and share these revenues according to internal groups.

Bill C-246 proposes that pilots either become employees of the pilotage authorities or continue as members or shareholders of their corporations and have a contract with the pilotage authorities for services. Clause 9 deals with the various forms of employment for pilots; it provides that the Authority may employ pilots. Subclause 2 states that if a majority of pilots elect otherwise, the Authority may enter with them into a contract for services.

We feel that the subclause as drafted will make the choice given to pilots somewhat illusory because there is nothing to compel the pilotage authorities to contract with pilots. On the other hand, we recognize that it would not be a better solution just to change things around and force the Authority to contract with the pilots. At least, we are making that suggestion; I do not know if it is in the text. We will clarify our intention when we come to that part. Our intention is to provide the means, or the framework within which the pilots and the authorities could negotiate such a contract, each party preserving its own bargaining power. In a sense, we want to strike a balance or an equilibrium between the bargaining powers of the parties. The way the bill is written means, we feel, that there is no such equilibrium with respect to the bargaining power of the parties.

Those are all the remarks I intend to make personally. I think my colleague, Mr. Langlois, wishes to make a few remarks.

• 1650

The Chairman: Mr. Langlois.

M. Raynold Langlois: Monsieur le président, je représente l'Association nationale des pilotes, qui groupe tous les pilotes du Canada, à partir de la côte Ouest jusqu'à l'extrémité est du pays, y compris la plupart des pilotes qui sont membres de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent.

I should like also to point out, Mr. Chairman, that many of the officers of the National Association have travelled from all across Canada to be with the commit-

[Interpretation]

double ou parallèle en quelque sorte que les administrations auront beaucoup de difficultés à contrôler. Cependant, les certificats de pilotage se trouvent dans le bill.

Puisqu'ils peuvent y rester, nous avons proposé plusieurs amendements qui donneraient aux administrations de pilotage ce qui nous semble être les outils nécessaires pour faire fonctionner le système. Nous ne sommes pas sûrs que le système pourra fonctionner mais on peut tout au moins faire tout son possible pour le rendre valable. Ces amendements se trouvent dans le document que nous vous avons présenté. Je ne veux pas maintenant me lancer dans les détails. Nous serons prêts à répondre aux questions lorsque le bill sera étudié article par article.

J'aimerais maintenant aborder la question du statut des pilotes. En vertu de la loi actuelle, les pilotes sont des travailleurs indépendants. Ils se sont regroupés en associations qu'ils appellent des corporations. Pour la plupart, ils appartiennent à ces corporations. Ils réunissent leur droit de pilotage et partagent ces revenus.

Aux termes du Bill C-246, les pilotes doivent, soit devenir des employés des administrations de pilotage, soit continuer à être membres ou actionnaires de leurs corporations et signer un contrat de louage de services avec les administrations de pilotage. À l'article 9, on parle des diverses formes d'emploi pour les pilotes; il est prévu que l'administration peut employer des pilotes. Selon le paragraphe (2), lorsque la majorité des pilotes choisissent de ne pas devenir employés de l'administration, celle-ci peut passer avec eux un contrat de louage de services.

À notre avis, ce sous-article ne donne aux pilotes qu'un choix illusoire car rien n'oblige les administrations de pilotage à passer un contrat avec eux. D'autre part, ce n'est pas une solution que d'obliger l'administration à passer un contrat avec les pilotes. Tout du moins, nous faisons cette proposition; je ne sais pas si elle se trouve dans le texte. Nous vous donnerons des précisions lorsque nous en viendrons à cette question. Nous avons l'intention d'établir un système qui permettrait aux pilotes et aux administrations de négocier un tel contrat, en gardant chacun leur propre droit. En un sens, nous voulons établir un équilibre entre les pouvoirs des parties. Le bill est rédigé de telle sorte qu'il n'y a, pour l'instant, aucun équilibre entre les parties.

Voici les remarques que je voulais faire. Je crois que mon collègue, M. Langlois, a quelques mots à dire également.

Le président: Monsieur Langlois.

Mr. Raynold Langlois: Mr. Chairman, I represent the National Association of Pilots, which groups all Canadian pilots, from the western coast to the eastern boundary of the country, including most of the pilots who are members of the Federation of the St. Lawrence River Pilots.

Je tiens également à dire, monsieur le président, que de nombreux membres de l'Association nationale ont traversé tout le Canada pour venir aujourd'hui afin de nous aider, si c'est nécessaire.

[Texte]

tee today in order to give whatever assistance may be necessary and may be sought by the committee in dealing with this legislation.

I might say, in opening, that this bill is extremely technical. The bill, in our opinion, is a great improvement over existing legislation. It is a great improvement in that it decentralizes the Authority and puts the decision-making into the areas that are concerned. Also, it has some teeth; in other words, it says that we should not allow vessels, without inquiring into the competence of the people who will be running them, to go uncontrolled into areas that are very, very dangerous.

I would like to draw a parallel between Bill C-246 and another piece of legislation that was passed by Parliament a few months ago and was extensively reviewed before this committee. I am referring to the amendments to the Canada Shipping Act dealing with pollution. The shipowners dealt with pollution mostly from an economic point of view, from the point of view of dollars and cents. Parliament decided to deal with pollution in that its elimination is a goal to achieve. We do not want ships like the *Arrow* messing up our beaches again. The compulsory pilotage areas in existence today for the most part cover the waters of Canada where accidents such as that which involved the *Arrow* and which may involve other large vessels are most likely to occur.

The people who are running these ships, that is, the masters and mates, are extremely qualified. We grant that. Nevertheless, the type of certificate that a master or mate has is a general navigation certificate. It is a certificate which permits the master or mate to navigate a ship technically, but it does not give these people credit for any degree of local knowledge. For instance, they do not know how to navigate by landmarks, they do not know where the shoals are situated and they do not know the peculiarities of currents and eddies. They do not know the peculiarities of the harbour at Saint John, New Brunswick, the harbour at Vancouver or the peculiarities of the St. Lawrence River. They have no knowledge of those. It has been pointed out that shipmasters, and especially the "salties", become extremely nervous when they approach within 50 miles of shore because they have no experience of navigating close to shore.

The same can be said about the masters of most of our lakers. Their type of training qualifies them for a general certificate, as is the case with "salties". One must remember that although they navigate and trade in various parts of the country, even if they are in the same area more than once they are very seldom on the bridge at the particular time when they pass through that area.

On the other hand, there is a category of seamen known as pilots who have obtained a specialized certificate which allows them to conduct a ship through a certain area. The area may be limited; it may encompass 100 miles or it may encompass 10 miles. A pilot is required by the Authority to serve on the bridge of a ship perhaps for two, three, four or five years and to take 50, 75 or 100 trips per year in order to gain experience as a pilot and to learn where the eddies are, what the shore looks like and, if the shore is suddenly hidden because of fog, how to interpret radar signals and recognize where he is through the use of radar. He is a highly specialized man. I would compare him to a special type of doctor. You can compare the master and the pilot to two types

[Interprétation]

Ce bill est très technique. A notre avis, il constitue une amélioration très nette par rapport à la loi existante dans la mesure où il décentralise l'administration, ce qui permettra de prendre des décisions en tenant compte des particularités des différentes régions. D'autre part, il est assez ferme; les navires dont l'équipage n'a pas la compétence nécessaire, ne pourront pas pénétrer dans les zones très dangereuses.

J'aimerais tracer un parallèle entre le Bill C-246 et une autre loi que le Parlement a adopté il y a quelques mois et que ce comité a étudiée en détail. Je pense à la Loi modifiant la loi sur la navigation et traitant des problèmes de la pollution. Les propriétaires de navires considèrent la pollution d'un point de vue purement économique, en terme de dollars et de cents. Le Parlement a décidé de considérer la pollution de façon différente, mais son objectif est de l'éliminer. Nous ne voulons pas que la catastrophe de l'*Arrow* se reproduise. Les zones de pilotage obligatoire qui existent aujourd'hui couvrent les eaux canadiennes où des accidents comme celui de l'*Arrow* risquent de se produire.

Les personnes qui manœuvrent ces navires, c'est-à-dire les capitaines et les seconds, sont très compétents, nous l'admettons. Néanmoins, en général, un capitaine et un second n'ont qu'un certificat général de navigation. C'est un certificat qui leur permet de manœuvrer un navire mais qui ne tient pas compte de leurs connaissances sur le plan local. Par exemple, ils ne savent pas se repérer, ils ne savent pas où se trouvent les hauts fonds et ne connaissent ni les courants ni les tourbillons. Ils ne connaissent pas les particularités du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, du port de Vancouver ou du Fleuve Saint-Laurent. On a fait remarquer que les capitaines, surtout ceux qui naviguent en mer, deviennent très nerveux lorsqu'ils s'approchent à plus de 50 milles des côtes car ils n'en ont pas l'habitude.

On peut dire la même chose des capitaines des navires qui circulent sur les lacs. Le genre de formation leur donne droit à un certificat général, comme c'est le cas des «lous de mer». L'on doit se rappeler que bien qu'ils naviguent et opèrent dans diverses parties du Canada, même s'ils se trouvent dans la même région plus d'une fois ils sont rarement sur la passerelle de commandement au moment particulier où ils traversent ces parages.

D'autre part, il y a une catégorie de marins connus sous le nom de pilote qui ont obtenu un certificat de spécialiste qui leur permet de conduire un navire dans une certaine région. La région peut être limitée, il peut s'agir de 100 milles ou il peut s'agir de 10 milles. L'autorité exige qu'un pilote assure ses services sur la passerelle de commandement d'un navire peut-être deux, trois, quatre ou cinq ans et qu'ils fassent 50, 75 ou 100 voyages par an afin d'acquérir de l'expérience comme pilote et apprendre où se trouvent les courants, à configuration du rivage, si ce dernier est brusquement caché à la vue à cause de brouillard, comment interpréter les signaux du radar et reconnaître l'endroit où ils se trouvent au moyen du radar. C'est un homme hautement spécialisé. Je le comparerais à un type spécial de médecin, vous pouvez comparer le capitaine et le pilote à deux de ces médecins. En général le capitaine d'un navire est semblable à celui qui exerce la médecine générale en comparaison du chirurgien qui est l'équivalent du pilote. Celui qui exerce la médecine générale peut être un bon médecin, toutefois,

[Text]

of doctors. The average shipmaster is like a general practitioner compared with a surgeon, who is the pilot. The general practitioner may be a good doctor; however, when you need heart surgery you see a heart surgeon. That is the comparison I wish to make.

The purpose of the paper that you have in front of you is to set out specifically each and every amendment that we feel is necessary to achieve the objective that I have just elaborated on, the objective of security. We have also given you amendments that we feel are necessary to protect the acquired rights of existing pilots—because, Mr. Chairman, we are not creating a new profession here. The profession of the pilot is older than Canada itself. Here we have 514 men who have left a normal seafaring career for a specialized and particular trade. They have a right to work. The new legislation must be corrected in order to ensure that that right to work cannot arbitrarily be taken away from them. We have proposed amendments to this effect. We have explained to you our concern regarding clause 15, subclause 4, which subclause will tend to perpetuate the licences of pilots which are in existence at the time of the coming into force of the new act. It will perpetuate them under a new system. We want to make sure that today's pilots will not be out of work because of the mere fact that this bill will have been passed.

There has been an omission. The licence of a pilot in itself is worth nothing if the pilot does not have a compulsory area within which to work, because that licence is attached to a particular area. We have proposed an amendment to subclause 4 saying that if you perpetuate that certificate, you must also perpetuate the compulsory pilotage zone. If a pilot from Vancouver is licensed by the Authority to pilot in the British Columbia district, that district as now known should, on the date of the coming into force of the new act, become a compulsory pilotage zone under the act.

Basically, this is the objective of our presentation. It is a working document. There are certain amendments in this paper that will have to be changed as a result of the statement made by Mr. Macgillivray this morning, because it appears that Department of Transport officials have stated that the minister is prepared to make certain amendments that we have suggested. There is also an amendment to be made, if I might take this opportunity, concerning our position on clause 4 of the bill.

● 1700

There is also this amendment to be made, if I may take this opportunity to point it out, concerning our position on clause 4 of the bill. We suggested deletion of clause 4 although we do not understand—and I am speaking as a member of the national association—why we should make a special case for pilots of the Seaway Authority and in the Great Lakes area who are governed by an administration like others. This is not an important section, and as far as we are concerned the clause can remain as it is. I will be pleased to answer any questions which members might have, but I may say that all in all this is a very good bill.

[Interpretation]

lorsque vous avez besoin d'une intervention chirurgicale dans la région du cœur vous vous adressez à un chirurgien spécialiste du cœur. C'est la comparaison que je veux faire.

L'objectif du document que vous avez devant vous c'est d'établir chaque modification qui à notre avis est nécessaire pour réaliser l'objectif dont je viens de parler, celui de la sécurité. Nous vous avons également offert des modifications qui à notre avis sont nécessaires pour protéger les droits acquis des pilotes actuellement en fonction, parce que, monsieur le président, ici nous ne créons pas une nouvelle profession. La profession de pilotage est plus vieille que le Canada lui-même. Ici nous avons 514 hommes qui ont quitté une carrière normale de marin pour embrasser une profession particulière et spécialisée. Ils ont le droit de travailler, la nouvelle loi doit être modifiée afin d'assurer que ce droit au travail ne leur sera pas arbitrairement enlevé. Nous avons proposé des modifications à cet effet, nous vous avons expliqué que nos préoccupations ont trait à l'article 15, paragraphe 4, paragraphe qui a trait au maintien du brevet des pilotes qui sont en fonction au moment de la mise en vigueur de la nouvelle loi. Ces permis seront maintenus dans le cadre d'un nouveau régime. Nous voulons nous assurer que les pilotes actuels ne se trouveront pas en chômage simplement parce que ce bill aura été adopté.

Il a eu une omission, le brevet de pilote n'a aucune valeur en soi si ce dernier n'est pas tenu de travailler dans une certaine région, parce que ce brevet a trait à une région particulière. Nous avons proposé une modification au paragraphe 4 préconisant que si vous maintenez la validité du certificat de pilotage, vous devez également maintenir la zone obligatoire de pilotage. Si un pilote de Vancouver reçoit des autorités de pilotage le brevet lui permettant d'exercer ses fonctions dans le district de la Colombie-Britannique, ce district tel qu'il est connu actuellement devrait à la date de la mise en vigueur de la nouvelle loi, devenir une zone obligatoire de pilotage dans le cadre de la loi.

Fondamentalement, c'est l'objectif de notre exposé, il s'agit d'un document de travail. Certaines modifications qui se trouvent dans ce document devront être changées à la suite de la déclaration faite ce matin par M. Macgillivray, parce qu'il semble que les fonctionnaires du ministère des Transports ont déclaré que le ministre était disposé à apporter certaines modifications que nous avons proposées. Une modification doit être également présentée, s'il m'est permis de profiter de l'occasion, relativement à notre position en ce qui concerne l'article 4 du bill.

Une modification est également à faire s'il m'est permis de profiter de l'occasion pour le signaler, relativement à notre position en ce qui concerne l'article 4 du bill. Nous avons proposé la suppression de l'article 4 bien que nous ne comprenons pas, et je parle en tant que membre de l'association nationale, pourquoi le cas des pilotes de l'autorité de la Voie maritime et de la région des Grands Lacs qui relève de l'administration comme les autres, doit être spéciale. Ce n'est pas un article important et en ce qui nous concerne l'article peut rester inchangé. Je serais heureux de répondre à toute question que les membres du comité voudraient poser, mais je dois dire qu'à tout prendre ce bill est excellent.

[Texte]

Le président: Merci beaucoup MM. Langlois et Lortie.

Maintenant, M. Laflamme désire prendre la parole.

Mr. Laflamme: Before asking questions, may I point out that this is quite a substantial document and I think members should have an opportunity to look at it, since those are real amendments to the act. If later on members wish to direct questions to the witnesses they could do so.

Mr. Rock: Let us ask questions in general terms.

Mr. Allmand: I have a general question, Mr. Langlois and Mr. Lortie. I want you to know that I am acting rather as a devil's advocate. I realize that you are here representing a vested interest. However, you said that because pilots know the eddies, the shoreline, and so forth, they are needed. Captain Hurcomb stated that with the development of new technology and new communication systems pilots are becoming unnecessary in some areas of the St. Lawrence and the Great Lakes where masters and mates have been travelling for many years. He said that the latter know the areas and do not need pilots, especially in view of technical aids, control systems and so forth. What is your reply to that? What effect have these new technological changes in control and security had on the pilot's work? Have they brought about a situation where the pilot is not as necessary as he might have been in days gone by?

Mr. Langlois: The introduction of modern communication facilities has certainly improved conditions in the area because they have enabled the person on the bridge of the ship, especially the pilot, to know what shipping he may expect to meet in particular areas, and thus vessels can more easily co-ordinate their meetings. There are certain areas on the river where two ships cannot meet, and therefore their meetings must be pre-arranged. The communications system has allowed this kind of arrangement to be made. However, the main function of the pilot is to direct and correct the course of the vessel, to set it to the north or the south of the channel and to change the speed because of currents and winds, as well as to take the bends in the river. To do all this, you have to know where you are and you have to be on the bridge of a ship to appreciate that you must be conversant with and knowledgeable about the geography of the area to know where you are on the river. You will say to me that in clear weather it is fairly easy to find out where you are. This is not always so. I would agree with you that this is so if you are in a well marked channel, but when it is night or when visibility is reduced, you have to rely on great experience and intuition which comes from knowing the place like your own backyard. Radio communications cannot replace that. You cannot do that from a distance.

The comparison with air traffic control is so funny that we never insist on that. The difference is fundamental. Aircraft can be controlled by radar at great distances because they are flying at great heights and they have corridors within which they can navigate. They do not

[Interprétation]

The Chairman: Thank you very much Mr. Langlois and Mr. Lortie.

Now Mr. Laflamme wishes to speak.

M. Laflamme: Avant de poser mes questions, je voudrais signaler qu'il s'agit d'un document d'une certaine importance et je pense que les membres du Comité devraient avoir l'occasion de le parcourir, puisque ce sont là de réelles modifications à la loi. Si ultérieurement les membres du Comité désirent adresser des questions au témoin, ils pourront le faire.

M. Rock: Posons des questions d'un ordre général.

M. Allmand: J'ai une question d'ordre général à poser, monsieur Langlois et monsieur Lortie. Je désire faire savoir que j'agis plutôt actuellement comme l'avocat du diable. Je me rends compte que ce que vous représentez un intérêt existant. Toutefois, vous avez dit que puisque les pilotes connaissent les courants, les rivages, et les choses de ce genre, on a besoin de leurs services. Le capitaine Hurcomb a déclaré qu'avec la mise au point de nouveaux moyens technologiques et de nouveaux systèmes de communication, les pilotes deviennent inutiles dans certaines régions du Saint-Laurent et des Grands Lacs où les capitaines et leurs seconds voyagent depuis plusieurs années. Ils disent que ces derniers connaissent ces passages et n'ont pas besoin de pilote, spécialement vu les moyens techniques, les système de contrôle et les choses de ce genre. Quelle est votre réponse à cela? Quel effet ces nouveaux changements technologiques en ce qui concerne le contrôle et la sécurité ont eu sur le travail des pilotes? En est-il résulté une situation où le pilote n'est plus aussi nécessaire qu'il a pu l'être auparavant?

M. Langlois: L'apparition des équipements modernes de communication a certainement amélioré les conditions dans ce domaine parce que cela a rendu capable celui qui se trouve sur la passerelle du navire, et particulièrement le pilote, de savoir quelle sorte de navigation il peut attendre à rencontrer dans des régions particulières et ainsi les vaisseaux peuvent coordonner plus facilement leurs rencontres. Il y a certaines régions du fleuve où deux navires ne peuvent se rencontrer et c'est pourquoi leur rencontre doit être prévue. Le système des communications a permis ce genre d'arrangement. Cependant, la fonction principale du pilote est de diriger et de corriger la course du navire, de le mener au nord ou au sud du canal et de changer la vitesse à cause des courants et des vents, aussi bien que prendre les coudes du fleuve. Pour faire tout cela, on doit savoir où l'on se trouve et l'on doit être sur la passerelle du navire pour savoir que l'on doit être au courant de la géographie de la région pour savoir où l'on se trouve sur le fleuve. Vous me direz que par temps clair il est assez facile de se rendre compte où l'on se trouve. Mais ce n'est pas toujours le cas. Je serais d'accord avec vous pour le cas où l'on se trouve dans un canal bien balisé mais la nuit ou par mauvaise visibilité, on doit se reposer sur une grande expérience et l'intuition, ce qui peut avoir lieu que si l'on connaît l'endroit comme sa poche. Les communications radio ne peuvent remplacer cela. On ne peut le faire à distance.

La comparaison avec le contrôle du trafic aérien est si mal à propos que nous n'y insistons jamais. La différence est fondamentale. L'avion peut être contrôlé par radar à de grandes distances parce qu'il vole à de grandes altitu-

[Text]

have natural obstacles such as those that are to be found on a river. At 30,000 feet, whether you are flying over Jamaica or over Canada you are still in the air and there is no problem, but there is a great difference between navigating on the Thames in England and navigating on the St. Lawrence river. You have to be there to appreciate where you are and where the eddies and currents are.

Mr. Allmand: I should like to ask a supplementary question. You have the impression that whereas pilots are very familiar with the area, mates and masters have a general certificate and are not necessarily familiar with the area. Captain Hurcomb gave us the impression that seamen on lake boats and river boats have been travelling over this area for a long time and have become familiar with it. What would your reply be to that?

Mr. Lortie: I should like to reply to your question. It is a matter of the frequency of passage in a given area. Some of the ship owners who belong to the association represented by Mr. Hurcomb, owners of lake barges for example, make a return trip every three weeks, so that in three weeks the officers will go up or down the river once, whereas a pilot makes the trip four or five times a week on the average. The officers on a lake boat, for example, go down to Escoumains or Baie Comeau and Sept Îles, and then go back. They have to load, and then they go up again, unload, and so on. The distance can be several hundred miles long, whereas a pilot, for example, travels from Lake Escoumains to Quebec, which is about 120 miles. There are pilots who travel from Quebec to Trois-Rivières, which is about 70 miles, and there are pilots travelling from Trois-Rivières to Montreal, which again is about 60 or 70 miles.

So there, the distance over which they pilot ships is very short compared with the distance over which the masters of lake boats have to travel, so their passage is much more frequent. This is how they acquire familiarity which we say masters of boats lack. There is another important aspect relating to their familiarity. The distance between Lake Escoumains is about 85 miles and between Quebec and Montreal about 140. This is a very close community. The pilots know each other's peculiar way of piloting ships. For example they know who is piloting the ship behind them and in front of them, and they know they will be meeting a ship in about 20 minutes. They can adjust their own manoeuvres on the basis of the knowledge they have of the other ship's expected manoeuvre. They communicate with each other and in a few words they can tell each other what they are going to do. This is the type of familiarity which, first, promotes safety and, second, promotes the speedy movement of ships. Whereas an officer who passes through these districts only once in a while does not know the other pilots as well and is not as familiar with the waters. He does not have the same kind of knowledge of the area, he does not have it at the tips of his fingers. It is this kind of familiarity that we are talking about. This is what makes a good pilotage service and this is why all over the world you have pilotage in restricted waters.

[Interpretation]

des et il y a des corridors à l'intérieur desquels il peut voler. Il ne rencontre pas d'obstacles naturels tels que ceux des rivières. A 30,000 pieds, que vous voliez au-dessus de la Jamaïque ou au-dessus du Canada, vous êtes toujours dans les airs et il n'y a pas de problème, mais la différence est grande avec la navigation sur la Tamise en Angleterre ou celle sur le fleuve Saint-Laurent. On doit être sur place pour voir où l'on se trouve et où sont les écueils et les courants.

M. Allmand: Je voudrais poser une question supplémentaire. Vous avez donné l'impression que bien que les pilotes sont très familiers avec la région, les marins et les maîtres d'équipage n'ont qu'un certificat général et ne sont pas généralement familiers avec la région. Le Capitaine Hurcomb nous a donné l'impression que les marins sur les bateaux des lacs et des rivières ont sillonné la région depuis longtemps et sont devenus familiers. Que me diriez-vous de cela?

M. Lortie: Je voudrais y répondre. C'est un problème de fréquence de passage dans une région donnée. Certains des propriétaires de navire qui appartiennent à l'association représentée par M. Hurcomb, les propriétaires des grandes péniches par exemple, effectuent un voyage de retour toutes les trois semaines et donc en trois semaines les officiers feront l'aller-retour sur la rivière une fois alors que le pilote fait le voyage trois ou quatre fois par semaine en moyenne. Les officiers sur un navire de lac, par exemple, descendent jusqu'à Escoumains ou Baie Comeau et Sept-Îles, et ensuite reviennent. Ils doivent charger et ils doivent remonter à vide, etc. La distance peut être de plusieurs centaines de milles, alors qu'un pilote par exemple voyage du Lac Escoumains à Québec, qui sont distants de 120 milles. Il y a des pilotes qui font le voyage de Québec à Trois-Rivières qui sont distants de 70 milles, et il y en a qui vont de Trois-Rivières à Montréal, ce qui représente une distance de 60 à 70 milles.

Donc, la distance sur laquelle il pilote les navires est très courte comparée aux distances que parcourent les maîtres d'équipage sur les navires de lac, et donc leur passage est bien plus fréquent. C'est ainsi qu'ils deviennent familiers dont, disons, manquent les maîtres d'équipage. Il y a un autre aspect important en ce qui concerne leur accoutumance. La distance entre le Lac Escoumains est d'environ 85 milles et entre Québec et Montréal environ 140. Ce sont des distances très courtes. Les pilotes connaissent les façons particulières de chacun de piloter les navires. Par exemple, ils savent qui pilote le navire derrière eux et devant eux et ils savent qu'ils vont rencontrer un navire dans vingt minutes. Ils peuvent ajuster leurs propres manœuvres se fondant sur la connaissance qu'ils ont de la manœuvre attendue de l'autre navire. Ils communiquent entre eux et en quelques mots ils peuvent dire à l'autre ce qu'ils vont faire. C'est le type de familiarité qui, de prime abord, rend possible la sécurité et, en deuxième lieu, rend possible le mouvement plus rapide des navires. Alors qu'un officier qui passe par ces régions une fois de temps à temps ne connaît pas les autres pilotes et n'est pas familier avec les autres. Il n'a pas le même genre de connaissance de la région, il ne connaît pas la région comme ses cinq doigts. C'est ce genre de connaissance dont nous parlons. C'est ce qui rend de bons services de pilotage et c'est pourquoi à travers le monde il existe un pilotage dans des eaux limitées.

[Texte]

Mr. Allmand: I have one final question. Do you think that the procedure set out in the bill for granting pilotage certificates by these local authorities which will be established will guarantee that officers of ships who obtain these certificates will have sufficient knowledge to do the job in the same way as the pilots?

Mr. Langlois: There is no other way to do it because local knowledge is needed before a pilot licence or certificate is granted. Even under the present system for granting pilot licenses the examinations and apprenticeship system...

Mr. Allmand: You have misunderstood my question. One of you said that a pilotage certificate is, in effect, an exemption for persons as opposed to ships and that you were opposed to it. I am saying that if these pilotage certificates are given by the local authorities, will the local authorities not guarantee that those who receive the certificates have a sufficient knowledge of the region to guarantee safety?

Mr. Langlois: That is why we say that the granting of pilotage certificates may be the lesser of two evils sometimes. On the other hand, Parliament must state definitely that they will be granted only if the requirements and qualifications are identical with those required from pilots.

Mr. McGrath: Could you tell us whether or not there was consultation with your association in connection with the drafting of this bill?

• 1710

Mr. Lortie: With the drafting of the bill? There was consultation. I think some consultation began after the publication of the first volume of the report of the royal commission. The task force of the department met with the various associations of pilots. Departmental officials sought the views of pilots and they sometimes expressed ideas, possible ways of dealing with pilotage. There has been a response from the pilots. But this took place, I would say, over the last two years. We had a meeting with Mr. Camu and other departmental officials some time in February at which the very broad lines of what the department was intending to propose to the government were communicated to us and we presented our views in response.

Mr. McGrath: It seems to me there is no consensus. One would have expected that since substantial investigation had taken place in connection with the royal commission and the drafting of the bill there would be some consensus at this point. But here we are with a bill. The government has brought in amendments since it received second reading, indicating either that the bill was hastily drafted or that somebody had had second thoughts on it. Then, you come along with other associations represented here taking issue with many of the substantive parts of the bill. After all this period of gestation, if you like, one would have expected that at this point there would have been some consensus. I am rather disturbed that there is not, because it places us as

[Interprétation]

M. Allmand: J'ai une dernière question. Pensez-vous que la procédure établie dans le bill pour octroyer des certificats de pilotage par ces autorités locales et qui seront établis garantiront que les officiers des navires qui obtiennent ces certificats auront une connaissance suffisante pour accomplir leur travail de la même manière que les pilotes?

M. Langlois: Il n'y a pas d'autre moyen de le faire parce que la connaissance locale est nécessaire avant d'obtenir un permis de pilotage ou que l'on délivre un certificat. Même en vertu du présent système de délivrance des permis de pilotage, les examens et les apprentissages...

M. Allmand: Vous avez mal compris ma question. L'un d'entre vous a dit que le certificat de pilotage est, en effet, une exemption pour des personnes à l'opposé du navire et c'est à cela que vous étiez opposé. Je dis que si ces certificats de pilotage sont délivrés par les autorités locales, est-ce que les autorités locales ne garantiront pas que ceux qui reçoivent les certificats ont une connaissance suffisante de la région pour maintenir la sécurité?

M. Langlois: C'est pourquoi nous disons que la délivrance de certificats de pilotage peut être le moindre des deux maux. D'un côté, le Parlement doit déclarer de manière définitive qu'ils seront délivrés seulement si les exigences et les qualifications sont identiques à celles qui sont exigées pour les pilotes.

M. McGrath: Pourriez-vous nous dire si l'on a consulté votre association relativement au libellé du projet de loi?

M. Lortie: Quant au libellé du projet de loi? Oui. Je crois qu'on a demandé l'avis de notre association après la publication du premier volume du Rapport de la Commission royale d'enquête. L'équipe spéciale du Ministère a rencontré les diverses associations de pilotes. Les fonctionnaires du ministère ont demandé l'opinion des pilotes qui ont parfois exprimé des idées, des moyens possibles de traiter du pilotage. Les pilotes nous ont été fort utiles. Le tout s'est déroulé au cours des deux dernières années. Nous avons rencontré M. Camu et d'autres fonctionnaires du département en février; on nous a alors communiqué les grandes lignes de ce que le Ministère entendait proposer au gouvernement et nous avons pu exprimer notre opinion.

M. McGrath: Il ne me semble pas du tout y avoir de consensus. Puisqu'il y a eu des études de faites relativement à la Commission royale d'enquête et au libellé du projet de loi, on pourrait s'attendre à ce qu'il y ait consensus. Nous sommes en présence d'un projet de loi. Le gouvernement a présenté des amendements depuis la deuxième lecture, indiquant que le projet de loi avait été rédigé en toute hâte ou que quelqu'un avait eu des doutes. Puis, vous vous présentez ici pour critiquer plusieurs parties importantes du projet de loi. Après toute cette période de gestation, on s'attendrait à ce qu'il y ait consensus. Je suis plutôt mécontent que le Comité soit placé dans une situation embarrassante. Comment devons-nous réagir face à l'étude article par article du projet de loi?

[Text]

a committee in a quandary. How are we to react to the clause by clause study of this bill?

You have suggested amendments which obviously we shall need an opportunity to study because they are very substantial. We shall also need an opportunity to study the substantial amendments put forward by the government. I wonder if that is a fair statement to make. I find it difficult for us as a committee, charged by Parliament with the responsibility for studying this bill and given only a limited time in which to do so. At least I find myself in a difficult position as one member of the committee.

Mr. Langlois: All I can say is that the bill as presented is a great improvement over what existed before.

Mr. McGrath: How much improvement will this decentralization mean? For example, districts will be set up. I look at the first one, the Atlantic Pilotage Authority. That would be based at Halifax, Nova Scotia. St. John's Newfoundland, is 500 miles due east of Halifax. The people of Halifax are not going to know a great deal about the harbour of St. John's, Newfoundland.

Mr. Langlois: The advantage of decentralization is this. Experience has shown that the districts as they exist today, the small districts, carry a very heavy administrative burden. The new regions as set out will permit the pooling of administrative functions, such as accounting. We agree that the proposal does make pilotage administration much more efficient and perhaps more economical.

Mr. McGrath: Do all of your member associations agree with this plan of decentralization as set out in the schedule of the bill?

Mr. Langlois: Yes, sir.

Mr. McGrath: May I ask whether this bill will mean an improvement in the lot of pilots as far as remuneration is concerned?

Mr. Langlois: As an association which represents its members, we hope so. But we have looked at this bill from the point of view of security, not remuneration.

Mr. McGrath: You are not satisfied, then, that this bill will secure better remuneration for pilots who are members of your association?

Mr. Langlois: The licences as they exist today are supposed to be perpetuated. That is indicated by an intention voiced to us by the Department of Transport as long ago as last February. But we feel there is a drafting error in the bill. If you are going to perpetuate licences and not give the pilots zones in which to perform their functions, what is the use of giving them licences? There are two elements here, first, the competence of the licence holder and, second, whether he can use his competence. We perpetuate the documents which recognize the level of competence but forget to perpetuate the areas in which that competence can be used. I should say the intention is to allow our people to continue, but if you want to achieve that end from a legal or drafting point of view you have to perpetuate the second element. This means, to all intents and purposes, that the existing

[Interpretation]

Vous avez proposé des amendements que nous devons étudier parce qu'ils sont importants. Nous devons aussi trouver le temps pour étudier les amendements très importants présentés par le gouvernement. Je me demande s'il est juste que je fasse cette déclaration. Je trouve que c'est une situation très difficile pour un Comité qui est chargé par le Parlement d'étudier un projet de loi et qui doit avoir terminé à une date précise. Je me trouve dans une situation difficile en tant que membre du Comité.

M. Langlois: Tout ce que je peux dire, c'est que le projet de loi présenté est beaucoup mieux que ce qui existait auparavant.

M. McGrath: Quel genre d'amélioration cette décentralisation signifie-t-elle? Par exemple, on créera des districts. Le premier est l'administration du pilotage atlantique qui sera posté à Halifax, Nouvelle-Écosse, Saint-Jean Terre-Neuve est à 500 milles à l'est d'Halifax. Les gens d'Halifax seront peu de chose sur le port de Saint-Jean Terre-Neuve.

M. Langlois: Voici quel est l'avantage de la centralisation. L'expérience a démontré que les districts qui existent présentement, les petits districts, posent un grave problème administratif. Les nouvelles régions permettront la mise en commun de fonctions administratives comme la comptabilité. Nous sommes d'accord que la proposition rend l'administration du pilotage beaucoup plus efficace et peut-être plus économique.

M. McGrath: Est-ce que toutes les associations membres approuvent ce programme de décentralisation tel qu'on le présente à l'annexe du projet de loi?

M. Langlois: Oui.

M. McGrath: Puis-je demander si, grâce à ce projet de loi, la plupart des pilotes seront mieux rémunérés?

M. Langlois: Nous l'espérons. Nous avons étudié le projet de loi du point de vue sécurité, non rémunération.

M. McGrath: N'êtes-vous pas satisfait que le projet de loi assure une meilleure rémunération pour les pilotes qui sont membres de votre association?

M. Langlois: Les permis qui existent présentement continueront à exister. C'est ce que nous a déclaré le ministre des Transports en février dernier. Mais nous croyons qu'il y a une erreur de rédaction dans le projet de loi. Si vous continuez à émettre des permis et que vous ne donnez pas aux pilotes des zones où ils pourront exercer leurs fonctions, pourquoi alors leur donner des permis? Il y a deux éléments en cause: les qualifications d'un détenteur de permis et la possibilité qu'il y a de se servir de ces qualifications. Nous continuons d'émettre les documents qui reconnaissent le niveau de compétence, mais oubliant de perpétuer les régions dans lesquelles ils peuvent exercer leur compétence. L'intention est de permettre à nos gens de continuer, mais si vous voulez réaliser ce but de façon légale, il vous faudra perpétuer le second élément. C'est donc dire que les districts de pilotage qui

[Texte]

pilotage districts will become compulsory pilotage zones under the new system.

Mr. McGrath: I get the impression that there are members of your association who are not too happy about this bill. Perhaps my information is not the same as yours. I have had a brief opportunity to consider your amendments, and I am rather surprised you have not insisted upon consultation in respect to the drafting of the regulations under clause 42 which seems to me to be one of the key points in the bill. I note you do make a suggestion with regard to clause 42, but it is becoming an established principle that governments set up consultative machinery before they draft regulations, some vehicle for consultation with those who will be directly affected by them.

• 1720

Mr. Langlois: We feel we will achieve that either through collective bargaining in cases where pilots are employees, under the status provided by subsection (1) of section 9, or in the provisions of the pilotage contract when pilots elect to be members of a corporation. That is the other choice given to them under subsection (2) of section 9. The pilots will negotiate working conditions and obtain whatever guarantees they feel necessary from the Authority.

Mr. McGrath: Have you had an opportunity to study or to react to the suggested amendments put forward today?

Mr. Langlois: They are all amendments that we have recommended.

Mr. McGrath: You are pretty happy with the situation?

Mr. Langlois: Yes.

Mr. McGrath: Is it fair to suggest that you go substantially beyond the amendment suggested by the government in your own brief?

Mr. Langlois: Yes.

Mr. McGrath: I have no further questions.

Mr. Rock: Mr. Langlois and Mr. Lortie, do you agree that there are special provisions for Canadian ships and Canadian captains who operate within the St. Lawrence Seaway and Great Lakes that they do not need pilots?

Mr. Lortie: At present such ships are exempted.

Mr. Rock: That is right.

Mr. Lortie: With the system of pilotage certificates under this new piece of legislation, as you know, our position is that we object to pilotage certificates. But if there should be pilotage certificates, they should be examined to determine whether the holders have the qualifications and degree of local knowledge and competence to pilot ships through the St. Lawrence Seaway.

Mr. Rock: I believe there is also a special provision for Canadian captains of Canadian ships to go into American ports on the Great Lakes, and also for American captains

[Interprétation]

existent deviendront des zones de pilotage obligatoires dans le cadre du nouveau système.

M. McGrath: J'ai l'impression que certains membres de votre association ne sont pas favorables au projet de loi. Vous n'avez peut-être pas eu les mêmes renseignements que moi. J'ai eu la chance d'étudier vos amendements et je suis très surpris que vous n'ayez pas insisté pour qu'il y ait discussion quant à la rédaction des règlements de l'article 42 qui me semble être un des points-clés du projet de loi. Je vois que vous faites une suggestion quant à l'article 42, mais le tout devient un principe établi que les gouvernements créent un comité consultatif avant de rédiger les règlements, un moyen de consulter ceux qui seront directement touchés.

M. Langlois: Nous pensons que nous atteindrons cela soit par les négociations collectives dans les cas où les pilotes sont des employés, en vertu du statut prévu par le paragraphe (1) de l'article 9 ou dans les dispositions du contrat de pilotage lorsque les pilotes choisissent d'être membre d'une corporation. C'est l'autre choix qu'il aurait donné en vertu du paragraphe (2) de l'article 9. Les pilotes négocieront leurs conditions de travail et obtiendront toutes les garanties qu'ils estiment nécessaires de l'autorité.

M. McGrath: Avez-vous eu l'opportunité d'étudier ou de réagir aux amendements suggérés présentés aujourd'hui par le gouvernement?

M. Langlois: Ce sont tous des amendements que nous avons recommandés.

M. McGrath: Êtes-vous assez satisfaits de la situation?

M. Langlois: Oui.

M. McGrath: Est-il juste de suggérer que vous allez substantiellement au-delà de l'amendement suggéré par le gouvernement dans votre propre mémoire?

M. Langlois: Oui.

M. McGrath: Je n'ai plus de questions.

M. Rock: Monsieur Langlois et monsieur Lortie, êtes-vous d'accord qu'il y a des dispositions spéciales pour les navires canadiens et les capitaines canadiens qui opèrent dans la Voie maritime du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs qui n'ont pas besoin de pilotes?

M. Lortie: A présent ces navires sont exemptés.

M. Rock: C'est exact.

M. Lortie: Avec le système de certificat de pilotage en vertu de cette nouvelle loi, comme vous le savez, notre position est que nous nous opposons aux certificats de pilotage. Mais s'il doit y avoir des certificats de pilotage, ils devraient être examinés pour déterminer si les détenteurs ont les qualifications et le degré de connaissances des lieux et la compétence pour piloter le navire dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Rock: Je crois qu'il y a aussi une disposition spéciale pour les capitaines canadiens de navires canadiens aillent dans les ports américains sur les Grands Lacs, et

[Text]

of American ships to go into Canadian ports. They also do not need a pilot's certificate. No, it is the other way round; they do not need pilots on their own ships. Is that correct?

Mr. Lortie: There is an arrangement, a memorandum of arrangement, between Canada and United States which provides for a certain degree of reciprocity between the two countries in the recognition of each country's certificates or pilots licences. We are not entirely satisfied with the provisions that we find in this bill. As you will notice when we come to subsection (2) of section 14, we have recommended an amendment to make sure that Canada reserves its right to assess, to determine, whether American citizens authorized to conduct ships really are competent by Canadian standards.

Mr. Rock: If this legislation passes as presently written, will the captain or any of his mates on a foreign ship be able to obtain a pilot's certificate?

Mr. Langlois: As the act presently stands, yes.

Mr. Rock: Now, if we adopt your amendment, who else other than those now allowed to travel in Canada, both American and Canadian captains, would be able to obtain a pilot's certificate? If as you suggest in your amendment, you are forcing them to be Canadian citizens. Who else could obtain a certificate other than those who are able to travel under the present agreement in Canadian waters? Who other than those in your group would be able to obtain a pilot's certificate?

Mr. Langlois: When you are speaking of our group, do you include Canadian masters and mates?

Mr. Rock: They are now allowed on Canadian ships, but under the legislation they would have to obtain a certificate. Who else would be able to get a certificate if we were to accept your amendment? You would eliminate completely all foreign captains and their mates, so who else would be able to obtain a pilot's certificate from an Authority other than those in your own group?

Mr. Langlois: Other than those presently exempted?

Mr. Rock: No.

Mr. Langlois: Then, I do not understand.

Mr. Rock: Other than those who now have a pilot's licence through your membership.

Mr. Langlois: Anyone who is a landed immigrant or a Canadian citizen, regardless whether or not he belongs to our association. Any master or mate who comes to Canada, is accepted as a landed immigrant and meets the qualifications, can hold a pilot's certificate if he is qualified.

Mr. Rock: He can do that now.

[Interpretation]

aussi pour que les capitaines américains de navires américains aillent dans les ports canadiens. Ils n'ont pas besoin aussi de certificat de pilote. Non, c'est l'inverse; ils n'ont pas besoin de pilotes sur leurs propres navires. Est-ce exact?

M. Lortie: Il y a un arrangement, un mémorandum d'arrangement entre le Canada et les États-Unis qui fournit un certain degré de réciprocité entre les deux pays dans la reconnaissance des certificats ou des licences de pilotes de chaque pays. Nous ne sommes pas entièrement satisfaits avec les dispositions que nous trouvons dans ce bill. Comme vous le remarquerez lorsque nous viendrons au paragraphe (2) de l'article 14, nous avons recommandé un amendement pour nous assurer que le Canada se réserve le droit d'évaluer, de déterminer, si les citoyens américains autorisés à conduire les navires sont réellement compétents d'après les normes canadiennes.

M. Rock: Si cette loi passe telle qu'elle est actuellement rédigée, est-ce que le capitaine ou l'un de ses collaborateurs sur un navire étranger pourra obtenir un certificat de pilote?

M. Langlois: Telle que la loi est prête à l'heure actuelle, oui.

M. Rock: Maintenant, si nous adoptons votre amendement, quelles autres personnes, autres que celles qui ont maintenant l'autorisation de voyager au Canada, tant les capitaines américains que canadiens, pourront obtenir un certificat de pilote? Si comme vous le suggérez dans votre amendement, vous les forcez d'être des citoyens canadiens, qui pourraient obtenir un certificat d'autres que ceux qui peuvent voyager en vertu de l'accord actuel dans les eaux canadiennes? Qui d'autres que ceux qui sont dans votre groupe pourront obtenir un certificat de pilote?

M. Langlois: Quand vous parlez de notre groupe, est-ce que vous incluez les capitaines et les officiers canadiens?

M. Rock: On les autorise maintenant sur les navires canadiens, mais en vertu de la loi ils devront obtenir un certificat. Quelles autres personnes pourront obtenir un certificat si nous acceptons votre amendement? Vous élimineriez complètement tous les capitaines étrangers et leurs officiers, aussi, quelle autre personne serait capable d'obtenir un certificat de pilote d'une autorité, personne autre que votre groupe?

M. Langlois: Autres que ceux qui sont à l'heure actuelle exemptés?

M. Rock: Non.

M. Langlois: Eh bien, je ne comprends pas.

M. Rock: Autres que ceux qui ont maintenant une licence de pilote par votre affiliation.

M. Langlois: Quiconque est un immigrant reçu ou un citoyen canadien, peu importe s'il est affilié ou non à notre association. Tout capitaine ou officier qui vient au Canada est accepté en tant qu'immigrant reçu et s'il remplit les conditions, il peut détenir un certificat de pilote s'il est qualifié.

M. Rock: Il peut le faire maintenant.

[Texte]

Mr. Langlois: He cannot.

Mr. Rock: But if he wants to become a pilot he can try.

Mr. Langlois: Just a moment. There is no such thing under the present act. Under the Canada Shipping Act at the present time, there is no such thing as pilotage certificate. All you have under the Canada Shipping Act is provision for a pilot's licence. The Canada Shipping Act grants exemptions to ships regardless of who is on board. It provides that ships of 5,000 tons will not require pilots, and no inquiry is made of what experience the people on the bridge have, or who is on the bridge, or what certificates they have. We agree with the royal commission on pilotage that this means of exemption is ridiculous. You should never have exemption that is based on the size of a vessel. If you want to introduce an exemption scheme, the exemption scheme must be related to the competence of the person who will conduct the ship at the time it transits through the compulsory pilotage areas. Although in principle we do not like pilotage certificates, this is why we say you can introduce pilotage certificates but it will be the only criterion for granting exemptions from now on.

If the masters of the Dominion Marine Association are as qualified as the pilots to pilot their own ships on the St. Lawrence Seaway, let them prove that they are. Are they afraid of proving their competence?

Mr. Rock: But they have to be Canadian citizens, according to your amendment?

Mr. Langlois: Yes, or landed immigrants.

Mr. Rock: Generally, a landed immigrant becomes a Canadian citizen.

Mr. Langlois: Yes. It is already a requirement of the Canada Shipping Act that all persons applying for any navigation certificate in Canada shall be a Canadian citizen or landed immigrant.

Mr. Rock: But does not your amendment completely disqualify an American captain who now has the right to travel the Great Lakes?

Mr. Langlois: No, because the act specifically provides for such certificates to be recognized. The only reason we are proposing the amendment now is because we feel there is a drafting error that can be explained. The way the act is drafted now, it can be said that the Canadian authorities cannot prevent an American with a licence from piloting in Canadian waters. All the government can do is set certain terms. We say that the act should provide that the Canadian government can say no if it is not satisfied that this American captain meets all the requirements to pilot a big ship through our waters.

[Interprétation]

M. Langlois: Il ne peut le faire.

M. Rock: Mais s'il veut devenir pilote il peut essayer.

M. Langlois: Un moment je vous prie. Il n'y a aucune disposition semblable en vertu de la présente loi. Actuellement, aux termes de la Loi sur la Marine marchande du Canada il n'est nullement question d'un certificat de pilotage. Tout ce que vous avez dans la Loi sur la Marine marchande du Canada c'est une disposition pour une licence de pilote. La Loi sur la Marine marchande du Canada accorde des exemptions aux navires peu importe qui est à bord. Elle prévoit qu'un navire de 5,000 tonnes n'a pas besoin de pilote et aucune enquête n'est faite sur l'expérience que les gens du navire peuvent avoir ou sur la personne qui est en charge ni sur les certificats qu'ils peuvent détenir. Nous sommes d'accord avec la Commission royale sur le pilotage que ce moyen d'exemption est ridicule. Il ne faudrait jamais avoir une exemption qui est fondée sur la taille d'un navire. Si vous voulez établir un régime d'exemption, celui-ci doit être établi en fonction de la compétence de la personne qui dirigera le navire au moment où il voyage dans les zones où le pilotage est obligatoire. Bien qu'en principe nous n'aimions pas les certificats de pilotage, c'est pour cela que nous déclarons que vous pouvez les établir mais alors ils seront le seul critère pour accorder des exemptions à partir de ce moment-là.

Si les capitaines de la «*Dominion Marine Association*» sont aussi compétents que les pilotes pour piloter leur propre navire dans la Voie maritime du Saint-Laurent alors qu'on les laisse prouver leur compétence. Ont-ils peur de le faire?

M. Rock: Mais ils doivent être citoyens canadiens selon votre amendement?

M. Langlois: Oui, ou bien des immigrants reçus.

M. Rock: En général un immigrant reçu devient un citoyen canadien.

M. Langlois: Oui. C'est déjà une condition dans la Loi sur la Marine marchande du Canada que toutes les personnes qui font une demande pour tout certificat de navigation au Canada doivent être soit citoyens canadiens, soit immigrants reçus.

M. Rock: Mais est-ce que votre amendement ne disqualifie pas complètement un capitaine américain qui maintenant a le droit de traverser les Grands lacs?

M. Langlois: Non, parce que la Loi prévoit de façon très précise que ces certificats sont reconnus. La seule raison pour laquelle nous proposons l'amendement maintenant c'est parce que nous croyons qu'il y a une erreur de rédaction qui peut être expliquée. De la manière dont la loi est rédigée maintenant, il peut être dit que les autorités canadiennes ne peuvent empêcher un Américain avec une licence de piloter dans les eaux canadiennes. Tout ce que le gouvernement peut faire c'est de fixer certaines conditions. Nous disons que la loi devrait prévoir que le gouvernement canadien peut dire non s'il juge que ce capitaine américain ne remplit pas toutes les conditions pour piloter un navire de tonnage important à travers nos eaux.

[Text]

Mr. Rock: I believe Mr. Lortie said something about the protection of our seaway waters from someone who does not know how to navigate and who may have an accident or cause pollution.

Mr. Lortie: I think that was Mr. Langlois.

Mr. Rock: Very well, Mr. Langlois. What type of financial protection have we now from your pilots if they either cause an accident or cause pollution in our waters?

Mr. Langlois: The protection that the pilots afford is not one of sweeping up the debris. The protection is that you are sure that you have a person navigating that ship in dangerous areas who is qualified. You have set the standards and you know whether he is good or bad, or how well rested he is.

• 1730

But there is a limitation of liability in the present act to \$1,000. All the parties agreed, including the ship owners, because the pilot himself is an individual. He is not a rich man. So, when you do not put a limitation on liability the only person who will benefit is the underwriter. Who will pay for the premium in the end? It will be the ship owners.

Mr. Rock: In your own association, has there been any thought given to buying protection if your people cause an accident? It seems to me that under this bill the captain of the ship has the responsibility if there is an accident, and that the firm or owners of the ship will accept responsibility. They hold the responsibility even though you, or your man may have caused the accident, and you are only liable for \$1,000. Don't you think your association should do a little more? I do not mean the individual, but so far as your association is concerned there should be some insurance to protect your men.

Mr. Langlois: Who is going to pay for it?

Mr. Rock: Your people, your association.

Mr. Langlois: You just cannot buy that kind of insurance.

The Chairman: Gentlemen, I think we have had a good day's discussion, and if the committee is agreeable we will adjourn until eight o'clock tonight. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The committee adjourned at 5.32 p.m.

EVENING SITTING

• 2005

The Chairman: When we adjourned at 5:30 p.m. I told Mr. Skoberg that he would be our next questioner. Mr. Skoberg, you have the floor.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. I have not too many questions. I am wondering who actually sets the criteria for pilots, their qualifications and the likes of

[Interpretation]

M. Rock: Je crois que M. Lortie a dit quelque chose au sujet de la protection de notre Voie maritime contre quelqu'un qui ne sait comment naviguer et qui peut avoir un accident ou causer de la pollution.

M. Lortie: Je crois qu'il s'agissait de M. Langlois.

M. Rock: Très bien. Monsieur Langlois. Quel genre de protection financière avons-nous maintenant de la part de vos pilotes s'ils causent un accident ou s'ils polluent nos eaux?

M. Langlois: La protection que les pilotes peuvent fournir ce n'est pas de nettoyer les dégâts. La protection c'est d'être sûr que vous avez une personne compétente pour diriger ce navire dans les secteurs dangereux. Vous avez fixé les normes et maintenant vous devez savoir s'il est compétent ou non et dans quelle mesure il est responsable.

Mais il existe une limite de responsabilité dans la loi actuelle qui s'établit à \$1,000. Toutes les parties sont d'accord y compris les propriétaires du navire, car le pilote lui-même est un individu. Il n'est pas riche. Aussi, lorsque, vous ne placez pas une limitation à la responsabilité la seule personne qui en profitera c'est l'assureur. Qui payera les primes en définitive? Ce sera les propriétaires du navire.

M. Rock: Dans votre propre Association, n'avez-vous pas songé à acheter une protection si vos gens causent un accident? Il me semble, qu'en vertu de ce bill, le capitaine du navire est responsable s'il y a un accident, et la compagnie ou les propriétaires du navire doivent accepter la responsabilité. C'est à eux qu'incombe cette responsabilité même si vous ou votre homme avez causé l'accident, et vous êtes seulement responsable pour \$1,000. Ne pensez-vous pas que votre Association pourrait faire un peu plus? Je ne veux pas dire la personne en particulier, mais en ce qui concerne votre Association il devrait y avoir quelque assurance pour protéger vos hommes.

M. Langlois: Qui va payer pour cela?

M. Rock: Vos gens, votre association.

M. Langlois: Il n'est pas possible d'acheter ce genre d'assurance.

Le président: Messieurs, je crois que nos discussions de ce jour ont été fructueuses et si les membres du Comité y consentent nous ajournerons jusqu'à 8 heures ce soir. Êtes-vous d'accord?

Des voix: Nous sommes d'accord.

La séance est levée à 17 h 32.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Lorsque nous avons ajourné à 5 h 30 p.m. j'ai dit à M. Skoberg qu'il serait la prochaine personne à poser des questions. Monsieur Skoberg, à vous la parole.

M. Skoberg: Je vous remercie monsieur le président. Je n'ai pas trop de questions à poser. Je me demande qui établit le critère concernant les pilotes, leurs qualifica-

[Texte]

that. I think there is something here along the line in so far as competence, experience, character and the licensing of new pilots. Does your association have anything to do with that whatsoever?

Mr. Langlois: Are you talking, sir, under the present schedule under the proposed schedule?

Mr. Skoberg: We will compare the two, if there is any difference...

Mr. Langlois: In practice the standards are set after consultation with the pilot associations in the district concerned. Then they are incorporated into bylaws sanctioned by order in council pursuant to Section 329 of the Canada Shipping Act.

Mr. Skoberg: You referred previously to the regulations set in consultation with your association. Do your association set down any criteria for the hiring of new pilots? In other words, do you have a closed shop? Do people come to you first?

Mr. Langlois: There is no closed shop under the present system. The responsibility for recruiting and licensing is strictly vested in the authority. As a matter of fact under the existing system the pilot corporations as such do not have any status. The pilotage bylaws merely provide for pilots committees; the pilots who have certificates in various districts will appoint representatives known as the members of the pilots committee and they negotiate with the authority whatever needs to be negotiated. But the corporations as such under the present system have no legal status.

Mr. Skoberg: I think you mentioned earlier on this afternoon that the licences are actually attached to areas, if I understood correctly.

Mr. Langlois: Yes, sir.

Mr. Skoberg: Are there any pilots assigned to certain areas where their need may arise and where there is demand for pilots?

Mr. Langlois: Yes, sir. Of course, there are pilots assigned in each district that exists now. Even within the districts, I think the best example of that is the B.C. district, you have a certain number of pilots who are resident in Victoria, a certain number who are resident in Vancouver, a few others resident somewhere else along the coast or the Island in order to be made available on short notice for shipping that require their services.

Mr. Skoberg: I noticed some concern expressed in the reports about the amount of travelling that is required by a number of pilots in certain areas. I cannot remember the areas now but they seemed to think there was an added cost because of transporting pilots to and from the different points.

Mr. Langlois: The B.C. district is the most important one from this point of view. It covers such a large area and some of the ports are so far that the only way you

[Interprétation]

tions, etc. Je crois qu'il y a ici quelque chose dans ce domaine à propos de la compétence, de l'expérience, du caractère et des licences des niveaux pilotes. Est-ce que votre association a quelque chose à faire avec cela d'une façon quelconque?

M. Langlois: Parlez-vous, monsieur, en vertu du barème actuel ou à propos du barème proposé?

M. Skoberg: Nous comparerons les deux, s'il y a une différence.

M. Langlois: En pratique, les normes sont indiquées après consultation avec les associations de pilotes dans le district concerné. Lorsqu'ils sont incorporés dans les règlements administratifs par ordre en conseil selon l'article 329 de la Loi sur la Marine marchande du Canada?

M. Skoberg: Vous avez renvoyé auparavant au règlement établi en consultation avec votre association. Est-ce que votre association a établi des critères pour l'embauchage de nouveaux pilotes? En d'autres mots, avez-vous un atelier fermé? Est-ce que les personnes s'adressent à vous tout d'abord?

M. Langlois: Il n'y a pas d'atelier fermé en vertu du système actuel. La responsabilité pour recruter et attribuer des licences dépend strictement de l'autorité. En fait, en vertu du système actuel les corporations des pilotes en tant que telles n'ont pas de statut. Les règlements administratifs ne s'attachent qu'au comité des pilotes; les pilotes qui ont des certificats en divers districts nommeront des représentants connus en qualité de membres de comité de pilotes et ils négocieront avec l'autorité s'il y a besoin de négocier. Cependant, les corporations en tant que telles en vertu du système actuel n'ont pas de statut légal.

M. Skoberg: Je crois que vous avez mentionné auparavant cet après-midi que les permis sont actuellement annexés aux régions si je comprends bien.

M. Langlois: Oui, monsieur.

M. Skoberg: Y a-t-il des pilotes assignés à certaines régions où le besoin peut se faire sentir et où il y a de la demande pour des pilotes?

M. Langlois: Oui, monsieur. Évidemment il y a les pilotes attachés à chaque district qui existe actuellement. Même au sein des districts je crois que le meilleur moyen est celui du district de la Colombie-Britannique, il y a un certain nombre de pilotes qui sont résidents de Victoria, un certain nombre qui sont résidents de Vancouver, quelques autres qui résident quelque part ailleurs le long de la Côte ou sur l'île afin d'être disponibles à bref avis pour l'expédition ayant besoin de leurs services.

M. Skoberg: J'ai remarqué un certain souci exprimé dans les rapports à propos du déplacement qui est nécessaire par un certain nombre de pilotes dans certaines régions. Je ne peux pas me souvenir des régions actuellement mais il semble qu'il y avait un coût additionnel causé par le transport de pilotes à partir et vers différents endroits.

M. Langlois: Le district de la Colombie-Britannique est le plus important de ce point de vue. Il couvre une région importante et certains des ports et c'est pourquoi la seule

[Text]

can get a pilot to a ship is to fly him there. This means a considerable number of hours. The main complaint of the pilot in this respect has been that the authorities were very reluctant to recognize that the hours spent travelling to get to an assignment had to be taken into account as hours worked when determining their level of pay in comparison to other districts. The pilots have always argued that whenever they are compelled to travel to meet a ship this should be considered as part of their workload.

• 2010

Mr. Skoberg: Are pilots used to any extent out of, I think it is Port Alice, the northern point of B.C.?

Mr. Langlois: I would have to—the answer is yes. I have Captain Cook, the President of the B.C. pilots, who is here, and he says yes.

Mr. Skoberg: I wonder whether or not there are any pilots assigned to that area and living in that particular district who handle that.

Mr. Langlois: No.

Mr. Skoberg: They work out of where?

Mr. Langlois: Vancouver.

Mr. Skoberg: Do the members of your association, the pilots themselves, have any type of seniority list?

Mr. Langlois: No, sir.

Mr. Skoberg: No seniority.

Mr. Langlois: No, sir.

Mr. Lortie: If I may, there is no seniority list as understood in the ordinary industrial relations sense. There are classes of licences, and pilots, as they acquire experience, may go from one class to the next higher. But that is strictly on competence. There is no seniority as such.

Mr. Skoberg: Actually, who has jurisdiction, or do you have such things as a pension plan within your association?

Mr. Langlois: Yes, sir, we have pension plans. Some of them are operated under private trust funds by companies such as Investors Trust Co. Ltd. That is the case of the B.C. pilots. Other pension plans exist by virtue of very old acts, that is, the case of the Quebec Pension Plan and some others exist by virtue of the Canada Shipping Act.

Mr. Skoberg: I presume now that the pension plans that you are under will be vested—the money will be there—is there any attempt being made to vest these plans? I should say to fund them?

Mr. Langlois: The mechanism that is suggested in the proposed legislation for pilots that will become employees—they will have full benefits of the Public Service Superannuation Act and they may use the assets

[Interpretation]

façon que l'on peut obtenir un pilote pour un bateau est de lui faire prendre l'avion jusque là. Cela comporte un nombre considérable d'heures. La principale plainte des pilotes à cet égard a été que les autorités ne voulaient pas reconnaître que les heures passées à voyager devaient être prises en ligne de compte comme des heures de travail en déterminant le niveau de paie en comparaison aux autres districts. Les pilotes ont toujours argumenté que chaque fois qu'ils devaient voyager afin d'aller sur un navire cela devait être considéré comme une partie de leur volume de travail.

M. Skoberg: Est-ce qu'on utilise beaucoup les pilotes en provenance de ce point extrême nord de la Colombie-Britannique qui s'appelle, je crois, Port Alice?

M. Langlois: Oui, c'est ce que répond le Capitaine Cook, qui est président de l'Association des pilotes de la Colombie-Britannique.

M. Skoberg: Je me demande s'il y a beaucoup de pilotes affectés à cette région et qui vivent dans ce district en particulier.

M. Langlois: Non.

M. Skoberg: D'où partent-ils pour travailler?

M. Langlois: Vancouver.

M. Skoberg: Les membres de votre association, c'est-à-dire les pilotes, ont-ils une liste d'ancienneté?

M. Langlois: Non, monsieur.

M. Skoberg: Aucune ancienneté.

M. Langlois: Non, monsieur.

M. Lortie: C'est-à-dire qu'il n'y a aucune liste d'ancienneté au sens qu'on lui donne habituellement en relations industrielles. Il y a des catégories de permis et les pilotes peuvent se mouvoir d'une catégorie à l'autre dans la mesure de l'expérience qu'ils ont acquise. Mais il s'agit strictement de compétence. L'ancienneté n'existe pas en tant que telle.

M. Skoberg: En ce moment, qui a compétence, ou est-ce que votre association possède un régime de retraite ou quelque chose de ce genre?

M. Langlois: Oui, monsieur, nous avons les régimes de retraite. Certains fonctionnent en vertu d'un fonds privé placé en fiducie auprès de sociétés comme l'Investors Trust Co. Ltd. Il en est ainsi par exemple pour les pilotes de la C.-B. D'autres régimes de retraite existent en vertu de lois très anciennes, et c'est le cas du Régime de retraite du Québec et d'autres qui existent sous l'égide de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Skoberg: Je présume que les régimes de retraite qui vous régissent seront investis—l'argent y sera—et savez-vous si on tente de l'investir? Je devrais dire de les constituer à titre de fonds?

M. Langlois: Le mécanisme que l'on suggère dans les mesures législatives proposées à l'égard des pilotes qui deviendront employés—ils auront droit aux prestations entières de la Caisse de retraite de la Fonction publique

[Texte]

of their present pension plans to buy credits, back credits, into the Public Service Superannuation Fund. For those pilots who will exercise the second option, in other words, be part of a corporation, that will contract for the whole. They will have the liberty of maintaining private pension funds as they exist today.

Mr. Skoberg: I was just wondering, if there are any grievances—if a pilot has a grievance who is a member of your association, does he proceed with the grievance to the authorities or the pilotage authority in that area, and under the new bill they strike the various areas? What will be the procedure then?

Mr. Langlois: Under the present system, if an authority suspends or wished to suspend the certificate, the licence of a pilot—his recourse besides complaining to the authority if you want, is only to the courts if he feels that he has been wrongly treated. Under the new system there is a hearing proposed, a hearing to be held by the administration and this is where the administrations will not only be administrative bodies, but they will have a quasi judiciary jurisdiction, in so far as they will hold hearings and determine whether or not the suspension—there should be a suspension or a disciplinary measure imposed on the pilot.

Then the second stage, if the pilot is not satisfied, he may appeal to the Minister of Transport who may take whatever decision he feels proper to redress the grievance. We feel that this second stage should not be vested in the minister, because this kind of matter is not one which should properly be dealt with within the scope of a ministerial discretion.

Whether or not a pilot has been negligent, whether or not the by-law has been violated, this is a matter of interpretation, and we suggest that the second step, rather than going to the minister, having a right of appeal to the federal court of Canada, and therefore the matter will be dealt with by judges who are accustomed to this kind of redress.

• 2015

Mr. Skoberg: Somewhat expensive to say the least, I would imagine that second step you are referring to. If you are able to obtain that...

Mr. Langlois: It may be more expensive, sir, if the pilot does not earn his living.

Mr. Skoberg: This is true. I believe you have a proposed amendment there and the question I asked earlier of one of the witnesses before us with regard to the proposal in the Commission's report on the definition of a pilot—and I do see that you do have something in there in so far as that definition of the word pilot is concerned, along the lines, I believe, of the Royal Commission report—in view of the fact that you appear to be in good grace of the administration and those who are drafting the legislation, do you not think that this could be changed, this amendment would not be in order now, along the lines of this Commission report? Did you have any discussion on it? You have had discussion on many of the other amendments that you told us about?

[Interprétation]

et pourront utiliser les contributions qu'ils ont faites aux régimes de retraite actuels pour acheter pour ainsi dire des années de retraite dans la Fonction publique. Pour ceux d'entre les pilotes qui se rallieront à ce second choix, c'est-à-dire faire partie d'une corporation qui agira au nom de l'ensemble. Ils pourront à leur gré maintenir les fonds de pension privés tels qu'ils existent aujourd'hui.

M. Skoberg: Mais si un pilote qui est membre de votre association a un grief, le présente-t-il aux autorités de pilotage de la région; et en vertu du nouveau bill, supprimera-t-on les diverses régions? Quelle sera alors la marche à suivre?

M. Langlois: En vertu du régime actuel, si une autorité suspend ou désire suspendre le certificat, le permis d'un pilote—son seul recours, outre le fait de se plaindre à l'autorité, est devant les tribunaux, s'il se sent lésé. En vertu du nouveau régime, on propose une audience qui sera tenue par l'administration et c'est ici que ces administrations ne seront pas uniquement des corps administratifs mais seront dotées d'une compétence quasi judiciaire en ce sens qu'elles tiendront des audiences et détermineront si oui ou non la suspension—il devrait y avoir une suspension ou une mesure disciplinaire d'imposée au pilote.

Au second stade, si le pilote n'est pas satisfait, il peut en appeler au ministre du Transport qui pourra prendre toutes mesures qui lui semblent indiquées pour redresser le grief. Nous croyons que ce second stade ne devrait pas relever du ministre parce que c'est là une question qui ne devrait pas dépendre de la discrétion ministérielle.

Qu'un pilote ait été ou non coupable de négligence, qu'un règlement ait ou non été violé, c'est là une question d'interprétation et nous suggérons que ce second stade plutôt que de relever du ministre, devrait faire l'objet d'un droit d'appel à la Cour fédérale du Canada et, partant, la question serait traitée par des juges qui sont accoutumés à ce genre de redressement.

M. Skoberg: C'est pour le moins assez dispendieux pour cette deuxième étape dont vous parlez. Si vous êtes capable d'obtenir...

M. Langlois: C'est peut-être plus dispendieux, monsieur, si le pilote ne gagne pas son pain.

M. Skoberg: C'est exact. Je crois que vous avez un amendement à proposer et que la question que j'ai posée auparavant à l'un des témoins concernant la définition du pilote proposé dans le rapport de la Commission et je vois qu'il n'y a rien en ce qui concerne la définition du mot «pilote» dans le rapport de la Commission royale. Puisque les administrateurs ont de la considération pour vous ainsi qu'à ceux qui préparent les lois, ne croyez-vous pas que cette situation pourrait être changée et que cet amendement ne serait pas considéré dans le rapport de la Commission? N'avez-vous pas eu quelques discussions à ce sujet? Je crois que vous avez eu des discussions concernant d'autres amendements dont vous nous avez parlé.

[Text]

Mr. Langlois: We hope the definition will be changed because the new system being a compulsory part of this system, the burden on the shoulders of the pilot is much greater. The ships will have no choice; they will have to take the pilots. We want his function to be clearly defined in the proposed act; the scope of his responsibility is strictly related to the navigational aspect of the ship; the other aspects of the operation of the vessel remain vested with the master. We also want to add specifically with the authority of the master, to make it clear that when the pilot gives an order to the helmsman or to another officer on board the ship that he does so with the authority of the master, authority which is delegated to him by virtue of a statute. If the master wishes to relieve a pilot, he will be subject to penalties under the proposed act and will have to substantiate the reason why he did remove the pilot from his function as a pilot.

We agree with the Commission that the definition that is proposed in the bill, which is a copy of the old definition, is a good definition, but it could stand to be improved along the lines we suggest because we have adopted the definition of the Commission.

Mr. Skoberg: Did you not have any consultation with the department officials in this regard?

Mr. Langlois: Yes, we have sustained all along that this should be the definition.

Mr. Skoberg: That is all. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. I had intended to ask some questions on the suspension and cancellations of licences, but Mr. Skoberg asked that question. I will just ask you if you are satisfied with the provisions in the bill that there is sufficient protection and sufficient provision for appeal in the case of suspension and cancellation? Did the Royal Commission not suggest more or less that this should be left with the central pilotage authority rather than with the department? Was that not the position in the Royal Commission report?

Mr. Langlois: The suggestion in the bill meets this recommendation.

Mr. Thomas (Moncton): Except there is no central pilotage authority.

Mr. Langlois: Yes, but the central pilotage authority is replaced by these four regional authorities. We have no objection to that system except that we would like it specifically mentioned in the bill that a pilot who wishes to appeal to a court and is not satisfied with the decision can have the benefit of a judicial process.

Mr. Thomas (Moncton): Well, that answers that question. This afternoon you dealt at some length on the necessity of pilots because they would have knowledge of local conditions. I agree with you as I think this is certainly the most important function or the most important qualification that a pilot must have, his knowledge of local navigational dangers and so on, I wonder wheth-

[Interpretation]

M. Langlois: Nous espérons que la définition sera changée, car le nouveau système fait partie obligatoire de ce système, et que le pilote a vu sa charge augmenter. Les navires devront s'assurer les services de pilote. Nous voulons que cette fonction soit clairement définie ainsi que la portée de la responsabilité du pilote. Nous voulons nous assurer que la responsabilité du pilote se confie essentiellement à l'aspect navigation, et que les autres aspects du fonctionnement du vaisseau demeurent la fonction du capitaine. Nous voulons aussi ajouter spécifiquement qu'avec l'autorité du capitaine, d'établir clairement que lorsque le pilote donne un ordre au timonier, ou à un autre officier à bord, qu'il le fait en vertu de l'autorité du capitaine, autorité qui lui est déléguée en vertu d'une loi. Si un capitaine désire remplacer un pilote, il sera sujet à des pénalités en vertu de la loi et il devra expliquer la raison pour laquelle il veut remplacer le pilote.

Nous sommes d'accord avec la Commission que la définition qui est proposée dans le bill, copie de l'ancienne définition, est une bonne définition, mais qu'on peut l'améliorer, car nous avons adopté la définition de la Commission.

M. Skoberg: Avez-vous consulté les fonctionnaires du Ministère concernant cette question?

M. Langlois: Oui, nous avons soutenu que ce devrait être la définition.

M. Skoberg: C'est tout. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Thomas, vous avez la parole.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. J'avais l'intention de poser quelques questions concernant la suspension ou l'annulation du brevet, mais M. Skoberg a posé cette question. J'aimerais savoir si vous êtes satisfait des dispositions de la loi concernant une protection suffisante et concernant aussi le droit d'appel dans le cas de suspension ou d'annulation. Est-ce que la Commission royale n'a pas suggéré qu'on laisse cette question aux autorités du pilotage central plutôt qu'au Ministère? Est-ce ce que la Commission royale a soutenu dans son rapport?

M. Langlois: La proposition incluse dans le bill tient compte de cette recommandation.

M. Thomas (Moncton): Si ce n'est qu'il n'y a pas d'autorité du pilotage central.

M. Langlois: Oui, mais les autorités du pilotage central sont remplacées par quatre autorités régionales. Nous n'avons pas objection à ce système, si ce n'est que nous aimerions qu'il soit spécifiquement mentionné dans le projet de loi que, lorsqu'un pilote désire interjeter appel à une cour ou n'est pas satisfait de la décision à son endroit, elle a droit à un procès.

M. Thomas (Moncton): Très bien, ça répond à ma question. Cet après-midi, vous avez parlé longuement de la nécessité pour les pilotes de bien connaître les conditions de pilotage dans la région. Je suis d'accord avec vous qu'il s'agit probablement de l'une des plus importantes fonctions ou la plus importante qualification qu'un pilote doit avoir et il s'agit de la connaissance de la navigation

[Texte]

er we are not watering this down with the issuance of pilotage certificates. As I understand this clause, a pilotage certificate could be issued to a Canadian citizen who might be serving on a ship of foreign registry; he might only appear in Canadian waters two or three times a year. Yet by virtue of holding this pilotage certificate, he would have the right to pilot that ship through dangerous waters. Now is this not a watering down of what you were discussing this afternoon as one of the... In other words, this particular person might be on the west coast, he might be on the east coast, on this ship. He has no knowledge of local waters, how could he have?

• 2020

Mr. Lortie: Mr. Chairman, the power to make the regulation to set the standards, the number of trips the pilot or the holder of a pilot certificate must make per season or per month, is all left to the regional authorities. We do not know what standards will be imposed. We would certainly make very strong representations to the regional authorities so that the example you have given would not permit a holder of a certificate to keep his certificate in the sense that he would have to make a minimum number of trips per season to maintain his knowledge of the waters.

If we have to live with pilotage certificates we certainly would expect that the conditions would be the same for certificate holders as for pilots and this would certainly include a minimum number of trips per season so that this particular individual would maintain his knowledge of the district.

Mr. Thomas (Moncton): In effect then, these pilotage certificates would probably only in practice be issued on the Great Lakes to mates who are travelling back and forth all the time. If you had a vessel on the west coast that normally sailed on the east coast I do not see how they could make sufficient trips to qualify. Actually the issuance of these pilotage certificates would be quite limited to certain areas.

Mr. Langlois: The issuance would be strictly dependent on the degree of local knowledge and the frequency of transiting through an area should be the paramount criterion of determining whether the man had attained that level or not.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, under this bill, this discretion is left with the Ministry of Transport. Is that not correct?

Mr. Langlois: Under the present system, sir?

Mr. Thomas (Moncton): No, no. Under the proposed bill.

Mr. Langlois: The regional authorities.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but does not the Governor in Council have the power to make regulations setting out the qualifications or requirements for pilotage certificates? Does the final authority not rest with the Minister of Transport? Is that not what Clause 42 says?

Mr. Langlois: Clause 14...

[Interprétation]

régionale et des dangers qu'elle comporte. D'autre part, je me demande si l'on ne diminue pas cette condition avec l'omission de brevets de pilotage. Si je comprends bien cet article, un certificat de pilotage pourrait être émis à un citoyen canadien servant sur un navire étranger; il ne pourrait apparaître dans les eaux canadiennes que deux ou trois fois l'an. En tant que détenteur de ce certificat de pilotage, il aurait le droit de piloter ce navire dans des eaux dangereuses. N'est-ce pas ce dont vous discutiez cet après-midi... Autrement dit, cette personne peut être sur la côte Ouest ou sur la côte Est mais toujours dans ce navire. Il ne connaît rien des eaux locales, comment pourrait-il?

M. Lortie: Le pouvoir de faire le règlement qui établit les normes, le nombre de voyages que le pilote ou le détenteur de certificat de pilote peut faire par saison ou par mois est laissé aux autorités régionales. Nous ne savons pas quelles normes seront imposées. Nous demandons aux autorités régionales que le détenteur d'un certificat n'ait pas la permission de conserver son certificat s'il ne fait pas un nombre minimum de voyages par saison afin de se rendre compte de ce que sont les eaux.

Si nous devons vivre avec les certificats de pilotage, nous nous attendons à ce que les conditions soient les mêmes pour les détenteurs de ces certificats et pour les pilotes et que le taux comprennent un nombre minimum de voyages par saison afin que l'on puisse se rendre compte de ce qu'est le district.

M. Thomas (Moncton): En fait, ces certificats de pilotage ne seraient probablement remis en pratique au pilote qui voyage constamment dans la région des Grands Lacs. Si vous aviez un vaisseau sur la côte Ouest qui a l'habitude de voyager sur la côte Est, je ne vois pas comment il pourrait faire suffisamment de voyages pour pouvoir recevoir un certificat. L'émission de ces certificats de pilotage serait limitée à certaines régions.

M. Langlois: L'émission devrait dépendre du degré de connaissances locales et du nombre de voyages qu'on y fait; c'est sur quoi on devrait se baser pour déterminer si on a atteint le niveau requis ou non.

M. Thomas (Moncton): Dans le cadre de ce projet de loi, discrétion est laissée au ministère des Transports non?

M. Langlois: En vertu du présent système?

M. Thomas (Moncton): Non. En vertu du présent projet de loi.

M. Langlois: Les autorités régionales.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais est-ce que le gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir d'adopter des règlements établissant les qualifications ou les exigences nécessaires pour l'obtention de certificat de pilotage? Est-ce que la décision finale ne relève pas du ministre des Transports? N'est-ce pas ce que l'article 42 stipule?

M. Langlois: L'article 14...

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): Clause 42. All right.

Mr. Langlois: There are two regulations that can be made. In Clause 42 are the regulations made by the Governor in Council on his own initiative and you will find that these are regulations of a very, very general and basic nature. Is a man to hold a mate certificate or a master certificate? Should he be colour-blind or not; things like that. Things that are very basic, standards that can be uniform across Canada more or less, such as age...

Mr. Thomas (Moncton): I do not read it that way, sir.

42. The governor in Council may make regulations

(a) prescribing—the minimum qualifications respecting the navigational certificates, experience at sea—that an applicant shall meet before he is issued a licence or pilotage certificate;

To me that indicates they have the power to make the regulations.

Mr. Langlois: Not for local knowledge, sir. This is technical language. These refer to what I called in my remarks this afternoon, the type of general navigation certificate, a master or a mate's ticket. It does not refer to the local knowledge aspect. For the local knowledge aspect you have to refer to Clause 14(1)(f). Here the regulation is made by the authority. However, the Governor in Council ratifies the...

● 2025

Mr. Thomas (Moncton): This is what I am saying. So is not this bill getting completely away from the basic premise of the Royal Commission report which suggested that it was desirable to take these decisions out of the Ministry of Transport and place them in the hands of a central pilotage authority? Is that not what the Royal Commission report said in effect, that it was desirable to take this out of the hands of the Ministry of Transport?

Mr. Langlois: I do not read in Clause 14 that the Department of Transport has anything to do, because the authority as defined under this bill is a Crown corporation, and the Governor in Council cannot be said to be the Minister of Transport, I do not believe.

Mr. Thomas (Moncton): That is a rather technical question, because we are dealing with Crown corporations all the time.

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): I can tell you where the regulations are made, and once these things are made you cannot change them. There is a danger of this, but if you are satisfied. I just want to know if you are satisfied with it, because you will recall the gentleman representing the Canadian Marine Association was definitely not satisfied with this. He said that he felt there should be a central pilotage authority, and he took a different approach from you. You are worrying about minimum standards. His

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): L'article 42.

M. Langlois: Deux règlements peuvent être adoptés. A l'article 42, vous trouverez les règlements que le gouverneur en conseil a lui-même établis et vous vous rendrez compte que ces règlements sont de nature très générale. Quel genre de certificat doit-on détenir? Devrait-on être daltoniens ou non; des choses de ce genre. Il s'agit de normes qui peuvent être uniformisées à travers tout le Canada comme...

M. Thomas (Moncton): Je ne vois pas les choses de cette façon.

42. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements

(a) prescrivant—les conditions minimales que doit remplir un requérant, notamment quant au certificat de navigation, aux états de services en mer, à l'âge et à l'état de santé, avant de pouvoir obtenir un brevet ou un certificat de pilotage;

Pour moi, cela veut dire qu'ils ont le pouvoir d'établir les règlements.

M. Langlois: Ils n'ont pas le droit quand il s'agit de connaissances locales. Il s'agit de langue technique. Le tout se rapporte au genre de certificat général de navigation. Cela ne se rapporte pas à l'aspect local. Pour ce qui est de cet aspect, vous devez vous reporter à l'article 14(1)(f). Ici le règlement est établi par l'autorité, toutefois, le gouverneur en conseil le ratifie.

M. Thomas (Moncton): C'est exactement ce que je dis. Alors est-ce que ce bill ne s'éloigne pas complètement de la prémisses fondamentale du rapport de la Commission royale qui suggérait qu'il était souhaitable que ces décisions soient enlevées au ministère des Transports et soient données à l'autorité centrale du pilotage? N'est-ce pas là ce que le rapport de la Commission royale a dit en fait, qu'il était souhaitable d'enlever les décisions des mains du ministère des Transports?

M. Langlois: Je ne lis pas dans l'article 14 que le ministère y ait quelque chose à faire, parce que l'autorité telle que définie aux termes du présent bill est une société de la Couronne, et le gouverneur en conseil ne peut pas être le ministre des Transports, je ne le crois pas.

M. Thomas (Moncton): C'est une question plutôt technique, parce que nous avons affaire avec une société de la Couronne.

M. Langlois: Oui.

M. Thomas (Moncton): Je puis vous dire où le règlement est établi, une fois que ces choses sont faites, vous ne pouvez pas les changer. Il y a ce danger ici, mais si vous êtes satisfaits. Je veux seulement savoir si vous êtes satisfaits avec le règlement, parce que vous vous rappellerez que le monsieur qui représentait la Canadian Marine Association n'était définitivement pas satisfait avec lui. Il a dit qu'il pensait qu'il devrait y avoir une autorité centrale de pilotage, et il a pris une approche

[Texte]

concern was that they might make regulations which would make it very difficult for pilots to qualify. So there is a basic conflict there. You are both concerned about this, but from a different aspect. This is one of the disturbing features of this.

Mr. Langlois: Actually, what the pilots are striving for is for the highest possible standards in the interest of safety.

Mr. Thomas (Moncton): But yet your amendment is only calling for minimum standards, is it not? The amendment you brought in to ensure minimum standards, the amendment to Clause 42...

Mr. Lortie: Yes, sir, but which would be no lesser than those existing at present.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, so it is a minimum. That is right.

Mr. Lortie: Those existing at present—I think I am not wrong by saying that the pilots are, at least as far as the Federation of the St. Lawrence River Pilots is concerned—I think pilots are satisfied with the minimum standards existing today. The purpose of this amendment is to make sure that these minimum qualifications will not be lessened.

Mr. Thomas (Moncton): Are you concerned that a local port authority might make the standards too tough, higher than the minimum, and that there might be problems that way?

Mr. Langlois: I think we have to assume, contrary to some other witnesses, that they will act reasonably.

Mr. Thomas (Moncton): I have just one other question for clarification. The Regional Pilotage Authority, just to make an illustration—let us say the Atlantic Pilotage Authority—they will have the power to set the qualifications for pilots and so on. Now, a pilot who is licensed in that authority, does that mean that he is licensed to pilot in any port within the authority?

Mr. Langlois: No. There are two areas to separate. You have the administrative area known as the region, and that is strictly set up for administration purposes. Within the region you may have two, three or four compulsory pilotage zones. So if you look at the Atlantic region as set up under this bill, you would have the St. John's, Newfoundland, compulsory pilotage zone. You would have the Halifax compulsory pilotage zone. You would have the Saint John, New Brunswick compulsory pilotage zone. Basically these will be the three main ones.

Mr. Thomas (Moncton): And the pilots would be classified that way.

Mr. Langlois: The licence of a pilot would be limited to the zone where he is operating.

Mr. Thomas (Moncton): So this satisfies the requirements of local knowledge authority.

[Interprétation]

différente de la vôtre. Vous vous inquiétez des normes minimales. Son inquiétude était qu'il pourrait établir des règlements qui rendraient très difficile au pilote de se qualifier. Donc il y a un conflit fondamental ici. Vous êtes tous deux inquiétés à ce sujet, mais sous un aspect différent. C'est un des points qui m'inquiètent à ce sujet.

M. Langlois: De fait, ce que les pilotes essaient de faire c'est d'obtenir les normes les plus élevées possible dans l'intérêt de la sécurité.

M. Thomas (Moncton): Mais toutefois votre amendement ne demande que des normes minimums n'est-ce pas? L'amendement que vous avez proposé est d'assurer des normes minimums, l'amendement à l'article 42.

M. Lortie: Oui, monsieur, mais elles ne seraient pas moindres que les présentes normes.

M. Thomas (Moncton): Oui alors c'est un minimum. Est-ce exact?

M. Lortie: Les normes qui existent présentement—je crois que je n'ai pas tort de dire que les pilotes sont du moins en ce qui concerne la Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent—je crois que les pilotes sont satisfaits avec des normes minimums qui existent aujourd'hui. Le but de cet amendement est d'assurer que ces qualifications minimums ne seront pas diminuées.

M. Thomas (Moncton): Vous inquiétez-vous qu'une autorité portuaire locale pourrait rendre ces normes trop difficiles, plus élevées que les minimums et qu'il y aurait un problème de cette façon?

M. Langlois: Je crois que nous devons supposer le contraire que d'autres témoins, qu'ils agiront raisonnablement.

M. Thomas (Moncton): J'ai juste une autre question à poser en vue d'éclaircir un point. L'autorité régionale de pilotage, simplement à titre d'illustration—disons l'autorité de pilotage de l'Atlantique—ils auront le pouvoir d'établir les qualités nécessaires aux pilotes et ainsi de suite. Maintenant, un pilote qui a un permis dans le territoire de ces autorités, est-ce que ceci veut dire qu'il a son permis de pilotage dans tout port au sein de cette autorité?

M. Langlois: Non. Il y a deux domaines à diviser. Il y a la région administrative connue comme la région, et ceci est strictement établi aux fins administratives. Au sein de la région vous avez deux trois ou quatre zones obligatoires de pilotage. Si vous examinez la région de l'Atlantique telle qu'établie en vertu du présent bill, vous auriez une zone obligatoire de pilotage de Saint-Jean, Terre-Neuve. Vous auriez la zone obligatoire de pilotage d'Halifax. Vous auriez la zone de pilotage de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Fondamentalement ces trois seront les principales.

M. Thomas (Moncton): Et les pilotes seront classés de cette façon.

M. Langlois: Le permis d'un pilote sera restreint à la zone où il travaille.

M. Thomas (Moncton): Alors ceci répond aux exigences des autorités de connaissance locale.

[Text]

Mr. Langlois: Yes, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, this completes the question period to Mr. Lortie and Mr. Langlois, and I want to thank both of them for appearing before this Committee. Thank you very much.

Mr. Langlois: Thank you, Mr. Chairman and thank you gentlemen.

The Chairman: Members of the Committee, we have here another firm in the audience that asked me before supper that he would like to be heard here before this Committee. I would like at this time to call upon Mr. Jean Brisset, Q.C., counsel for the Shipping Federation of Canada. Mr. Brisset does not have a brief so he will give us a briefing of his own, Mr. Brisset, the floor is yours.

• 2030

Mr. Jean Brisset, Q.C. (Counsel, Shipping Federation of Canada): Thank you, Mr. Chairman. Hon. members, I do not have a brief or prepared speech because I only learned of this meeting this morning.

I appear before you on behalf of the Canadian Chamber of Shipping, the British Columbia Chamber of Shipping and the Shipping Federation of Canada. These associations include in their membership the operators of practically all of the ocean-going vessels which carry Canadian export and import trade overseas. These ships are the ships that use the pilots in Canadian waters in the largest proportion. These are the ships which need these pilots. The operators of these ships, many of which are Canadian firms engaged in the trade, are the ones who pay for the services of the pilot. Therefore, I do not think I need add anything more to show the interest of these associations and their members in the present legislation.

We were given the opportunity along with the pilots to attend meetings with officials of the department before this legislation was introduced in Parliament. We also had the privilege of attending a meeting with other interests, including the pilots, after the first reading of this bill at which time we expressed our views.

Generally speaking, all interests—the industry and the pilots—were in accord in advocating two principles as the basis for this legislation. The first one was decentralization of the powers and the second one was flexibility. Flexibility did not mean of course that the regional authority could do what it liked to do because there are safeguards incorporated in the bill itself as you will see on reading through it by way of appeals to the Minister, appeals leading to inquiries under the public Inquiries Act, appeals in the case of tariffs for instance to the Canadian Transport Commission.

This bill I say to you meets the principles that have been advocated by all interests, namely decentralization of powers and flexibility. It is only however, providing a basic structure for what will have to be built over it in the various regions. This is what it should be if one is to attain the objectives that one is seeking.

I have listened with great interest to some of the comments made by those who appeared before me. If I may express it in this way, as my own reaction, some of

[Interpretation]

M. Langlois: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, ceci termine la période des questions de M. Lortie et de M. Langlois et je veux vous remercier tous les deux de vous être présentés au Comité. Je vous remercie beaucoup.

M. Langlois: Merci, monsieur le président et merci messieurs.

Le président: Messieurs du Comité, nous avons ici présente une autre entreprise qui m'ont demandé avant souper si on pouvait les entendre ici au Comité. J'aimerais à ce moment-là demander à M. Brisset, conseiller de la Reine, avocat pour la Fédération maritime du Canada de prendre la parole. M. Brisset n'a pas de mémoire aussi il nous donnera un aperçu de son cru. Monsieur Brisset, vous avez la parole.

M. Jean Brisset, c.r. (Avocat, La Fédération de navigation du Canada): Merci, monsieur le président. Messieurs, je n'ai pas de mémoire ou je n'ai pas préparé de discours parce que j'ai seulement appris que cette réunion avait lieu ce matin.

Je comparais devant vous au nom de la Chambre canadienne de la navigation, la Chambre de Colombie-Britannique de la navigation, et la Fédération de navigation du Canada. Ces associations comprennent parmi leurs affiliations les gens qui font fonctionner pratiquement tous les navires océaniques qui effectuent le commerce d'importation et d'exportation canadien outre-mer. Ces navires sont les navires qui utilisent les pilotes dans les eaux canadiennes dans la plus grande proportion. Ce sont les navires qui ont besoin de ces pilotes. Les gens qui font fonctionner ces navires, parmi lesquels il y a un certain nombre de firmes canadiennes qui s'occupent de commerce, sont ceux qui paient les services du pilote. Aussi, je ne pense pas que j'ai besoin d'ajouter rien de plus pour vous montrer l'intérêt de ces associations et de leurs membres dans la législation actuelle.

Nous avons reçu la possibilité ainsi que les pilotes d'assister à des réunions avec les fonctionnaires du ministère avant que cette loi ne fut présentée au Parlement. Nous avons eu le privilège d'assister à une séance avec d'autres intérêts, y compris les pilotes, après la première lecture de ce bill, époque à laquelle nous avons exprimé nos vues.

Généralement parlant, tous les intérêts, l'industrie et les pilotes, étaient d'accord pour recommander deux principes comme étant la base de cette loi. Le premier était la décentralisation des pouvoirs et le second la flexibilité. La flexibilité ne signifie pas naturellement que l'autorité régionale pourrait faire ce qu'elle aimerait faire, parce qu'il y a des protections inscrites dans le bill, comme vous le verrez en le lisant, au moyen d'appels au ministre, d'appels qui aboutissent à des enquêtes en vertu de la Loi sur les enquêtes publiques, des appels dans le cas des tarifs par exemple à la Commission canadienne des transports.

Ce bill, je vous le dis, satisfait les principes qui ont été recommandés par toutes les personnes intéressées, à savoir la décentralisation des pouvoirs et la flexibilité. Toutefois, il fournit seulement une structure de base pour

[Texte]

the comments or suggestions made to you went against the principles advocated. I had the feeling that what was feared is that those who asked for certain amendments would not get what they want at the regional level when these things are going to be discussed and the setup of the administration in each region is to be built.

• 2035

To give an exemple, you will observe that in Clause 14, one of the powers of the regional authority is to enact a regulation, with the approval of the Governor in Council, establishing compulsory pilotage areas. This is left to the regional authority to decide because they have the local knowledge.

You are asked today by the legislation to enact that all the districts in which the payment of pilotage dues is compulsory at the present time be made compulsory pilotage districts. This impinges on the flexibility of the administration by the local authority. If parties are not satisfied and consider that it is not in the interests of the public that compulsory pilotage be enacted in one region or part of a region, there is an appeal under another clause of the bill. I will not go into it but it includes public inquiry if necessary and so forth. There is also power on the part of the Minister under another clause of the bill to himself step in and declare that a region or an area shall be a compulsory pilotage area should the local authority fail to do so and the Minister is of the opinion that it should be otherwise.

This is a good piece of legislation because it provides the means to build up in each region that which is required to achieve the objectives of the legislation as set out in Clause 12, an efficient and economical pilotage service.

In our submissions at the meetings that we attended we made some recommendations with respect to amendments but they were mainly of a minor nature; they were drafting amendments, improving the text of the legislation. They were not amendments of substance and some of those have already been proposed by the department. I will not go over them, but if you wish me to do so there is one more that I would like to suggest, although perhaps you may not feel as we are dealing with generalities that it is the time for me to do it. However, I am prepared to answer any questions that you want.

Mr. McCleave: Let us hear the suggestion.

Mr. Brisset: Yes. This suggestion has to do with Clause 34 and Clause 37. Clause 34 provides that if a ship proceeds through a compulsory pilotage area without a pilot at a time when that ship should have taken a pilot, the owner must pay the pilotage dues in the same way as if he had had a pilot on board. Clause 37 says that the master:

...is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding two thousand dollars.

[Interprétation]

ce que nous devons construire grâce à lui dans les différentes régions. C'est ce qu'il devrait être si l'on veut atteindre les objectifs que l'on cherche.

J'ai écouté avec grand intérêt certains des commentaires faits par ceux qui ont comparu devant moi. Si je peux l'exprimer ainsi, comme étant ma propre réaction, certains des commentaires ou suggestions qui vous ont été faits vont contre les principes invoqués. J'ai le sentiment que ce qui était craint est que ceux qui ont demandé certains amendements n'obtiendraient pas ce qu'ils veulent au niveau régional quand ils choses vont être discutées et lorsque l'établissement de l'administration dans chaque région sera construite.

Afin de donner un exemple, vous observerez qu'à l'article 14 l'un des pouvoirs de l'autorité régionale est d'adopter un règlement, avec l'approbation du gouverneur en conseil visant à établir des régions de pilotage obligatoires. Cela est laissé à l'autorité régionale de décider parce qu'ils ont la connaissance des lieux.

La législation vous demande aujourd'hui d'adopter que tous les districts dans lequel le paiement de frais dus de pilotage soit obligatoire actuellement et qu'il y ait des districts de pilotage obligatoire. Cela empiète sur la facilité de l'administration par l'autorité locale. Si les parties ne sont pas satisfaites et pensent que ce n'est pas dans les intérêts du public que le pilotage obligatoire soit adopté dans une région ou dans une partie d'une région, il y aura un appel en vertu d'un autre article du bill. Je n'entrerai pas dans l'affaire mais elle comprend une enquête publique si la chose est nécessaire etc. Il y a aussi l'autorité de la part du Ministre en vertu d'un autre article du Bill lui permettant de déclarer qu'une région sera une région de pilotage obligatoire si les autorités locales ne le déclarent pas et le Ministre pense qu'il devrait en être autrement.

C'est une bonne disposition de la loi car elle fournit la possibilité pour chaque région qui doit le faire d'atteindre des objectifs de la loi comme il est indiqué à l'article 12, le service de pilotage efficace et économique.

Dans nos mémoires présentés aux réunions auxquelles nous avons assistés nous avons fait certaines recommandations concernant les amendements mais ils sont surtout de nature mineures; il s'agissait de projet d'amendement, améliorant le texte de la loi. Il ne s'agissait pas d'amendement de substance et certains d'entre eux ont déjà été proposés par le Ministère. Je ne les passerai pas en revue mais si vous exigez que je le fasse il y en a un de plus que je voudrais proposer, même que vous ne passeriez pas traiter de généralité c'est le moment pour moi de le faire. Cependant, je suis préparé à répondre à toute question que vous voulez poser.

M. McCleave: Écoutons la proposition.

M. Brisset: Oui. Cette proposition se rapporte à l'article 34 et à l'article 73. L'article 34 indique que si un bateau se dirige dans une région de pilotage obligatoire sans un pilote lorsque ce navire devrait avoir un pilote, le propriétaire doit payer les frais de pilotage de la même façon que s'il avait eu un pilote à bord. L'article 37 indique que le capitaine:

...est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende de 2,000 dollars ou plus.

[Text]

If you refer now to Clause 16 you will see this provision:

(1) Except as provided in the regulations, no person shall have the conduct of a ship within a compulsory pilotage area unless he is a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate for that area.

You will observe that this clause, which prohibits going without pilots in a compulsory pilotage area starts with the words:

Except as provided in the regulations,...

• 2040

In the regulations, the local authority has the power, in certain circumstances, to dispense the ship from the duty of taking a pilot. For instance, if there is no pilot available and the authority feels that those on board the ship are competent to proceed without pilot, in the case of, a strike, and this has happened in the past. Convoys have been arranged in some districts when pilots were on strike and the ships were allowed to proceed quite safely. It would seem, purely as a drafting amendment, that Clause 34 and 37 should be combined. They should simply read beginning with these words: "Except as provided in the regulations when":

...a ship subject to compulsory pilotage proceeds through a compulsory pilotage area not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate the owner,...is guilty of an offence...

He is also liable for the payment of dues. You could combine these two clauses very easily and improve the text. It would recognize the possibility that even though a ship should be per se, subject to compulsory pilotage, there could be situations where that obligation could be waived and should be waived.

Mr. Laflamme: This question deals with Clause 34 and Clause 37 that you would like to be combined as related to Article 16. Would you not agree that by Article 16, if it is provided in the regulations that the ship is entitled to proceed without a pilot, then, he is not downed by Clause 34 nor Clause 37?

Mr. Brisset: This is the point I am making and I may be wrong. It is not clear because a ship can be per se subject to compulsory pilotage. For instance, I would expect that all ocean vessels proceeding from Quebec to Montreal are per se, subject to compulsory pilotage.

Mr. Laflamme: No; but if they are exempted by regulations, Clause 34 does not apply.

Mr. Brisset: I would not expect that they would be exempted by regulations. There could arise circumstances such as a strike or a nonavailability of pilot. What the local authority does, for instance, on the Great Lakes at the moment in similar circumstances, is grant a waiver. The waiver is the justification; it is not a regulation, it is the justification for the ship to proceed without pilot.

[Interpretation]

Si nous renvoyons maintenant à l'article 16 vous verrez cette disposition:

(1) sauf dispositions contraires, des règlements généraux, nul n'assurera la conduite d'un navire à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire s'il n'est pilote breveté ou titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.

Vous observerez cet article, qui empêche d'aller sans pilote dans une zone de pilotage obligatoire commencer par les mots suivants:

Sauf dispositions contraires des règlements généraux...

Dans les règlements, les autorités locales ont le pouvoir dans certaines circonstances, de dispenser un navire de prendre un pilote. Si, il n'y a pas de pilote disponible à cause d'une grève, et que les autorités estiment que ceux qui sont à bord du navire sont compétents et peuvent procéder sans pilote, la chose s'est déjà produite. Des convois ont été organisés dans certains districts alors que les pilotes étaient en grève et on a permis aux navires de procéder en toute sécurité. Il semble que ce soit seulement dans un projet d'amendement que les articles 34 et 37 soient intégrés. Ces articles devraient être libellés comme il suit: «Sauf lorsque prévu dans les règlements lorsque»:

...un navire assujetti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage,...est coupable d'un délit...

Il doit aussi payer des droits. Vous pourriez intégrer ces deux articles et en améliorer le libellé. On reconnaît la possibilité que bien qu'un navire doit être assujetti à un pilotage obligatoire, il peut y avoir des situations où cette obligation peut être levée et elle devrait l'être.

M. Laflamme: Cette question traite des articles 34 et 37 que vous voudriez intégrer relativement à l'article 16. N'êtes-vous pas d'accord que d'après l'article 16, si le règlement prévoit qu'un navire a le droit de continuer sa route sans pilote alors, il n'est pas fautif en vertu des articles 34 et 37?

M. Brisset: C'est le point que j'essaie d'établir mais je peux me tromper. Ce n'est pas clair car un navire peut en soi être assujetti à un pilotage obligatoire. Par exemple, j'estime que tous les navires océaniques allant de Québec à Montréal sont en soi assujettis à un pilotage obligatoire.

M. Laflamme: Non, mais s'il sont exemptés en vertu du règlement, l'article 34 ne s'applique pas.

M. Brisset: Je ne suppose pas qu'ils soient exemptés en vertu des règlements. Il peut y avoir des circonstances comme une grève ou pour quelque raison que ce soit les pilotes ne soient pas disponibles. Ce que font les autorités locales dans ce cas, sur les Grands lacs, dans de telles circonstances, elles délivrent une autorisation. L'autorisation est une justification, ce n'est pas un règlement c'est une justification donnant au navire le droit de continuer sa route sans pilote.

[Texte]

Mr. Laflamme: Even with the consent of the authority?

Mr. Brisset: With the consent of the authority. This is done quite often on the Great Lakes.

Mr. Laflamme: You have dealt with two measure principles: decentralization which is by itself, quite clear in the bill and flexibility. I would just like to know if you would apply this principle of flexibility to all aspects of the bill. I want to attract your attention to the qualifications and the requirements necessary to get the licence or to get the pilotage certificate. Would you say that the law must be flexible in these regards?

• 2045

Mr. Brisset: Yes and I will explain this. I think your question is quite apropos if I say so. It is, as we conceive, the local authority or regional authority which is in the best position to decide what are the extra qualifications in addition to those provided under Clause 42, which will be required by those wishing to exercise the profession of pilot in that district. Now, the local or regional authority will then set these qualifications with the local knowledge the local authority has. If the interests concerned, say the pilots, consider that the decision of the local authority is wrong or in some way deficient or the authority is asking too much, then, there is a procedure of appeal under Clause 14 (3), page 10:

Before making a regulation under paragraph... (f)... which is the one setting the qualifications,

...an Authority shall publish a copy of the proposed regulation in the *Canada Gazette* and no such regulation shall be made by the Authority

(a) before the expiration of thirty days from the date of publication...

A notice of objection can be filed by those who consider that the regulation is not appropriate and then under subclause (4) and following, there is possibility that the Minister may order an inquiry under the Inquiries Act. There is ample opportunity for those who feel aggrieved by the regulations to make their case in public and satisfy the public since the public investigator represents the public, that either they are right or they are wrong. I consider this to be flexibility.

It does not impinge on the right of the local authority to act in the first place which is the way it should be. I hope you will not think I am lacking in respect for you but I do not think that it is in this Committee that you should set these qualifications. For instance, you will not have the knowledge that the local authority will acquire and will have in the district they have to administer.

Mr. Laflamme: Dealing with this question of flexibility, would you apply this principle to the principle of establishing compulsory pilotage areas and the necessity of having pilots on ships and then the capacity of issuing pilotage certificates. Would you not agree then, that in compulsory pilotage areas, the holders of pilotage certificates would have at least, equal or equivalent qualifications that the pilots have if we are making mandatory that there be pilots in such areas. If someone other than

[Interprétation]

M. Laflamme: Même avec le consentement des autorités?

M. Brisset: Avec le consentement des autorités. Cela se fait très souvent sur les Grands lacs.

M. Laflamme: Vous avez traité de deux principes législatifs: la décentralisation qui est par elle-même très claire dans le bill et la souplesse. J'aimerais savoir si vous appliqueriez ce principe de souplesse à tous les aspects du bill. J'aimerais attirer votre attention sur les qualités requises pour obtenir un permis ou un certificat de pilotage. Diriez-vous que la loi doit être souple à cet égard?

M. Brisset: Oui, et je vais vous expliquer. Je crois que votre question est tout à fait à propos. A notre avis, c'est l'autorité locale ou régionale qui est toute indiquée pour décider quelles seront les conditions additionnelles à celles stipulées dans l'article 42 qui seront exigées de ceux qui entendent exercer dans ce district la profession de pilote. Cette autorité locale ou régionale fixeront ces conditions compte tenu des connaissances que possède sur la région l'autorité locale. Si les pilotes estiment erroner la décision prise par l'autorité locale ou encore que l'autorité exige trop, le sujet devient alors matière à appel en vertu du paragraphe (3) de l'article 14 à la page 10:

Avant d'établir un règlement général en vertu des alinéa... f)...

qui est celui où sont arrêtées les conditions.

...une administration doit publier dans la *Gazette du Canada* une copie du projet des règlements, mais un tel règlement ne peut être établie par l'Administration

a) avant l'expiration d'un délai de 30 jours à partir de la date de la publication...

Un avis de position peut être donné par ceux qui estiment que le règlement n'est pas approprié et, dans ce cas, en vertu du paragraphe (4) et des suivants, il est possible que le ministre ordonne une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes. Ceux qui se sentent lésés par le règlement ont amplement l'occasion de faire entendre leur cause devant le public et de rassurer ce dernier, vu que l'enquêteur public représente le public, qu'ils ont, soit raison soit tort. C'est ce que j'appelle de la souplesse.

Cette mesure n'empiète pas sur les droits de l'administration locale d'agir en premier lieu, ce qui doit être. J'espère que vous ne trouverez pas que je manque de respect à votre égard, mais je ne pense pas qu'il revienne à ce comité d'arrêter ces conditions. Par exemple, vous disposerez des connaissances qu'aura acquises l'administration locale et de celles qu'elle aura dans le district qui lui sera confié.

M. Laflamme: Sur cette question de souplesse, est-ce que vous appliqueriez ce principe aux régions de pilotage obligatoire et à la nécessité d'avoir sur le navire les pilotes ainsi que la capacité de délivrer des permis de pilotage. Ne conviendriez-vous pas alors que dans les régions où le pilotage est obligatoire, les détenteurs de permis de pilotage auraient des conditions au moins égales ou équivalentes à celles des pilotes si nous décrétions qu'il sera obligatoire d'avoir des pilotes dans ces

[Text]

a pilot does conduct the ships, then at least that person should have the equivalent qualifications.

Mr. Brisset: Yes. In this regard, I will go even further than my friend Captain Hurcomb. I would say that you might find that in most cases these officers or masters of the ship may have greater qualifications than the pilots except with respect to local knowledge.

Mr. Laflamme: Is not local knowledge the essence of a pilotage system?

Mr. Brisset: Yes, it is.

Mr. Laflamme: In compulsory areas then, we establish a pilotage system. We cannot leave the appreciation of qualifications to a group of five or six people whom we do not know.

• 2050

Mr. Brisset: I would assume, Mr. Laflamme, that those who will be appointed to administer locally will be persons having some knowledge of the affairs that they will have to administer. I would expect, for instance, that on the board which will constitute the local authority you would have a representative of the industry, a representative of the pilots, a representative of the government, and possibly others with really good and sound knowledge of what is required.

You say, who is to decide regarding the extent of the local knowledge of an individual? You must understand, as was explained by the representative of the pilots, that a pilot working, for instance, between Quebec and Montreal may do 100 trips in a season, and that does not mean that another man who has made 50 trips does not qualify because the pilot has done 100 trips. He will have to undergo, I assume, an examination on his local knowledge and satisfy the examining board that he has sufficient local knowledge to meet the requirements. He necessarily does not have to have made 2,000 trips as a 60-year pilot might have done during the practice of his profession. It is not the number of trips that is of importance.

Mr. Laflamme: Would you not then agree that it would be appropriate in this bill to specify some criteria by which the Governor in Council is going to appoint the six members of the authority?

Mr. Brisset: I have faith in the government and it is really out of my domain if you wish to decide to tell the department how they should do it.

Mr. Thomas (Moncton): We have just lost faith in you.

Mr. Brisset: We have to have faith, otherwise, nothing would work.

Mr. Laflamme: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Any other questions to Mr. Brisset? No other questions? Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman. I notice in the opening remarks you said that you were the operator of almost

[Interpretation]

régions. Si quelqu'un d'autres que le pilote prend la barre du navire, cette personne devra avoir au moins des conditions équivalentes.

M. Brisset: Oui. A ce propos, j'irais plus loin que mon ami, le capitaine Hurcomb. Je dirais même que, dans bien des cas, vous verrez que ces officiers ou ces maîtres du navire peuvent avoir une compétence supérieure à celles des pilotes, sauf quant aux connaissances régionales.

M. Laflamme: Ces connaissances régionales ne sont-elles pas l'essence du système de pilotage?

M. Brisset: Oui, elles le sont.

M. Laflamme: Dans les régions où le pilotage est obligatoire, nous établirons donc un système de pilotage. Nous ne saurions laisser à un groupe de cinq ou six personnes que nous ne connaissons pas le soin d'apprécier les conditions.

M. Brisset: Je suppose, monsieur Laflamme, que ce qui seront chargés d'administrer au niveau local seront des personnes qui connaîtront leur sujet. Je suppose par exemple que sur la Commission composant les autorités locales, il y aura un représentant de l'industrie, un représentant des pilotes, un représentant du gouvernement et possiblement d'autres possédant les connaissances requises.

Qui dites-vous décidera des connaissances d'une personne concernant l'aviation locale? Il est certain, comme l'a dit un représentant des pilotes, qu'un pilote qui travaille de Québec à Montréal peut faire son voyage par saison et cela ne veut pas dire qu'une personne qui n'a fait que 50 voyages ne remplit pas les conditions parce qu'un autre pilote a fait son voyage. Il devra passer, je suppose, un examen concernant ses connaissances sur la navigation régionale pour satisfaire aux conditions de la Commission d'examen qui établit que ses connaissances sont suffisantes. Il n'y certainement pas fait 2,000 voyages comme un pilote âgé de 60 ans peut faire au cours des années d'exercice de sa profession. Ce n'est pas le nombre de voyages qui compte.

M. Laflamme: Êtes-vous d'accord qu'on spécifie dans ce projet de loi quelques critères au moyen desquels le gouverneur en conseil peut nommer six membres composant le conseil des autorités compétentes?

M. Brisset: J'ai foi dans le gouvernement, ce n'est pas de mon domaine de dire au ministère ce qu'il doit faire.

M. Thomas (Moncton): J'ai tout simplement perdu foi en vous.

M. Brisset: Nous devons avoir confiance autrement rien ne fonctionnerait.

M. Laflamme: Merci monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions que vous aimeriez poser à M. Brisset? Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Monsieur le président, j'ai vu d'après vos remarques tout à l'heure que vous avez été opérateur sur

[Texte]

all ocean-going vessels. Is that all under Canadian registry once again?

Mr. Brisset: No. As you well know, we have no Canadian ships under Canadian registry, or practically none trading overseas.

Mr. Skoberg: I wonder how that is. What type of consultation then do you have with these people that are flags of convenience operators in so far as trying to get their views on Canadian issues, and Canadian legislation is what I am talking about when I say issues?

Mr. Brisset: All the ships coming into our waters have agents or are operated by Canadian operators. For instance, you will have a Canadian firm who will charter ships, and I know of firms who have as many as 100 ships in their employment as time charterers. They operate the ships in the sense that they book the cargoes that go on those ships, render a number of services, pay for the pilots, arrange to call for the pilots and that sort of thing. They do not actually have anything to do with the crewing of the ships, this is an obligation of the owner. The crewing and actual management of the ship as a moving instrument is the responsibility of the owner and not of the operator or charterer.

Mr. Skoberg: But you call yourself a branch of the Canadian Chamber of Shipping?

Mr. Brisset: Yes.

• 2055

Mr. Skoberg: But you do not concern yourself with the manning of the ships or whether or not they are...

Mr. Brisset: No, they are foreign ships. In say 99 per cent of the cases, the Canadian operator is not concerned with the manning of the ship.

Mr. Skoberg: Or whether anybody pays income tax in Canada or elsewhere.

Mr. Brisset: The Canadian operators who operate the ships and, I hope, make a profit out of them pay the taxes.

Mr. Skoberg: I wish that they would pay some of the taxes in Canada, the merchant marine possibly.

Mr. Brisset: In Canada too.

The Chairman: We want to thank you very much, Mr. Brisset, for appearing before this Committee for review. Thank you very much.

I will now call back Dr. Camu and Mr. Macgillivray.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, as we have been here since 10 o'clock this morning—I think they have been very instructive sessions because I am much better informed on the bill than I was at 10 o'clock this morning—and there are quite a few proposed amendments as one group of witnesses has suggested amendments starting with Clause 2, I suggest that we adjourn for this evening and give Committee members a chance to digest some of these possible amendments. I do not

[Interprétation]

la plupart des navires océaniques. Était-ce sur tous d'enregistrement canadien?

M. Brisset: Non. Comme vous le savez, nous n'avons pas de navires canadiens dotant d'un pavillon canadien ou pratiquement aucun qui voyage outre-mer.

M. Skoberg: Quel genre de consultations avez-vous avec les opérateurs (inaudible) d'avions de convenance pour obtenir leurs points de vue pour établir une loi canadienne?

M. Brisset: Tous les bateaux qui entrent dans nos eaux sont conduits par des opérateurs canadiens. Par exemple, il y a une société canadienne qui affrète des navires et je connais les sociétés qui ont à peu près 100 navires qu'ils affrètent eux-mêmes. Ils affrètent les navires en ce sens qu'ils décident des chargements qui doivent aller à bord de ses navires, prendre un nombre de services, tels les pilotes appellent ces derniers et ainsi de suite. Sa société ne s'occupe pas du recrutement des matelots, c'est le propriétaire qui doit le faire. Le recrutement des matelots et la gestion du navire relèvent du propriétaire et non pas de l'opérateur ou de l'affrèteur.

M. Skoberg: Mais vous dénommez comme direction de la Chambre canadienne des transports par voie navigable?

M. Brisset: Oui.

M. Skoberg: Mais vous n'êtes pas préoccupés vous-même par l'équipage des navires ou oui ou non ils sont...

M. Brisset: Non, ce sont des navires étrangers. Dans 99 p. 100 des cas, le conducteur canadien n'est pas concerné par l'équipage du navire.

M. Skoberg: Oui si quelqu'un paie l'impôt sur le revenu au Canada ou ailleurs.

M. Brisset: Les conducteurs canadiens qui conduisent les navires et, j'espère, en tirent profit, paient les impôts.

M. Skoberg: J'espère qu'ils paieraient certains des impôts au Canada la marine marchande peut-être.

M. Brisset: Au Canada aussi.

Le président: Nous voulons vous remercier, monsieur Brisset, pour votre comparution devant le Comité pour la révision. Merci beaucoup.

Je vais maintenant rappeler M. Camu et M. Macgillivray.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, étant donné que nous sommes là depuis 10 heures ce matin, je pense qu'il y a eu des séances très instructives parce que je suis bien mieux informé sur le bill que je ne l'étais à 10 heures ce matin, et il y a eu très peu d'amendements proposés étant qu'un groupe de témoins a proposé des amendements à partir de l'article 2, je propose que nous ajournions pour ce soir et donner la possibilité aux membres du Comité d'assimiler certains de ces amendements

[Text]

think we are in the position to make a careful judgment on them tonight. I suggest that we adjourn rather than go into a clause-by-clause study.

The Chairman: Are you making a motion, Mr. Thomas?

Mr. Thomas (Moncton): I do not want to make a motion. It would sort of shut things right off, but if you want me to, I will move that we adjourn. I am just suggesting this on agreement among the Committee. I think we have done about all we can do today and I think we should have time to study these suggested amendments, unless Dr. Camu has some comments.

The Chairman: No, Dr. Camu already made some comments this morning.

Mr. Thomas (Moncton): I am suggesting rather than go to a clause-by-clause study that we adjourn. Does Dr. Camu have any comments on any of the evidence or would it be fair to ask Dr. Camu for a comment?

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard (Skeena): I was just going to inquire as to somewhat the same thing and also whether Dr. Camu and the other departmental officials had anything further to say apropos their appearance earlier today or whether you intended in the absence of that to proceed to a clause-by-clause study.

The Chairman: Have you anything to add to what you have heard this afternoon, Dr. Camu?

Dr. Camu: No. If the members would like to continue we would prefer general questions to clean up that part of it, and then at the next opportunity undertake a clause-by-clause study if this is your wish. If you have a few more general questions after having listened to the two groups that are vitally interested in the bill, fine, we can answer from another point of view. But I do not think we have anything to say specifically.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I think the point raised by Mr. Thomas is very well taken. We have been sitting here since 10 o'clock this morning. We have had very fruitful meetings and perhaps it could be agreed among the members that when we resume next week we could start discussing the bill clause by clause.

The Chairman: Is it agreed that we adjourn until next Tuesday at 10 o'clock at which time we will start a clause-by-clause discussion?

Mr. McCleave: Could I ask just one question, Mr. Chairman, and I do apologize for being in other committees when you started your discussion today. I am concerned about the fact that Mr. Bell is away today, and I do not know whether the Halifax Harbour pilots from my area wanted to be heard or not. They might wish to bring up a point and that would be agreeable to me. Again I apologize for not having been here earlier;

[Interpretation]

possibles. Je ne pense pas que nous soyons en état de porter un jugement utile et soigneux sur eux ce soir. Je propose que nous ajournions plutôt que de commencer une étude article par article.

Le président: Faites-vous une proposition, monsieur Thomas?

M. Thomas (Moncton): Je ne veux pas faire de proposition. Je voudrais que l'on en termine, mais si vous le désirez je proposerais que nous ajournions. Je propose simplement cela sur accord du Comité. Je pense que nous avons fait tout ce que nous pouvions faire aujourd'hui et je pense que nous devrions avoir le temps d'étudier ces amendements proposés, à moins que M. Camu ait quelques commentaires à faire.

Le président: Non, M. Camu a déjà fait quelques commentaires ce matin.

M. Thomas (Moncton): Je propose que nous ajournions plutôt que de commencer une étude article par article. Est-ce que M. Camu a des commentaires sur les témoignages ou est-il bon de demander à M. Camu de le faire?

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard (Skeena): J'allais simplement me renseigner sur la manière de faire la même chose et aussi si M. Camu et les autres fonctionnaires du ministère ont quelque chose d'autre à dire à propos de leur comparution ce matin, ou sinon avez-vous l'intention de commencer une étude article par article.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter sur ce que vous avez entendu cet après-midi, monsieur Camu?

M. Camu: Non. Si les membres désiraient continuer, nous préférierions des questions générales pour débayer cette partie et ensuite en une autre occasion, commencer une étude article par article si c'est votre désir. Si vous avez quelques questions d'ordre général, après avoir entendu les deux groupes qui sont intéressés de manière vitale par le bill, c'est bien, nous pouvons répondre d'un autre point de vue. Mais je ne pense pas que nous ayons quelque chose à spécifier.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je pense que le point soulevé par M. Thomas arrive très à propos. Nous siégeons depuis 10 heures ce matin. Nous avons eu des séances très fructueuses et peut-être que les membres seraient d'accord que nous nous réunissions la semaine prochaine pour commencer la discussion du bill article par article.

Le président: Êtes-vous d'accord que nous ajournions jusqu'à jeudi prochain, 10 heures, quand nous commencerons l'étude article par article?

M. McCleave: Puis-je simplement poser une question, monsieur le président, et je m'excuse d'avoir été dans d'autres comités quand vous avez commencé votre discussion aujourd'hui. Ce qui m'inquiète c'est le fait que M. Bell est absent aujourd'hui et je ne sais si les pilotes du Port de Halifax, qui est ma région, voulaient être entendus ou non. Ils pourraient souhaiter dire quelque chose et cela m'aurait été agréable. De nouveau je m'excuse de ne

[Texte]

everybody seems to have been in the same boat as I have, to pick a committee or where you went.

Mr. Leblanc (Laurier): For your boat, you need a pilot.

The Chairman: Is it agreed that we adjourn until Tuesday at 10 o'clock in the same room for a clause-by-clause study?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Interprétation]

pas avoir pu être plus tôt. Chacun semble avoir été dans le même navire que moi, de rassembler un comité ou là où vous étiez.

M. Leblanc (Laurier): Pour votre navire, vous avez besoin d'un pilote.

Le président: Êtes-vous d'accord que nous ajournions jusqu'à mardi à 10 heures, dans la même pièce pour l'étude article par article?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, June 1, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 16

Le mardi 1^{er} juin 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-246, An Act respecting Pilotage

CONCERNANT:

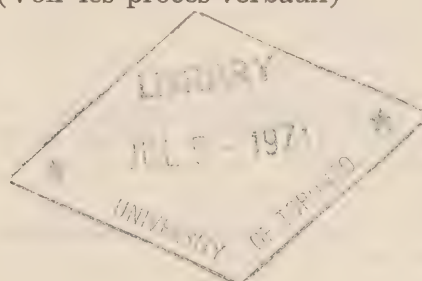
Le Bill C-246, Loi concernant le pilotage

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard
Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Barnett	Howe
Breau	Laflamme
Deachman	McCleave
Duquet	Major
Godin	McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard
Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McNulty	Southam
Noble	Thomas (<i>Maisonneuve</i>)
Rock	Thomas (<i>Moncton</i>)
Skoberg	Trudel—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On June 1st

Messrs. Barnett, Trudel, Breau and McCleave replaced Messrs. Howard (*Skeena*), Leblanc (*Laurier*), Forget and Horner.

On June 1st

Messrs. Forget and Crossman replaced Messrs. Thomas (*Maisonneuve*) and Breau.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 1^{er} juin

MM. Barnett, Trudel, Breau et McCleave remplacent MM. Howard (*Skeena*), Leblanc (*Laurier*), Forget et Horner.

Le 1^{er} juin

MM. Forget et Crossman remplacent MM. Thomas (*Maisonneuve*) et Breau.

MINUTES OF PROCEEDINGS

Issue No. 16

Tuesday, June 1, 1971
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presided.

Members present: Messrs. Deachman, Duquet, Breau, Barnett, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Major, McNulty, Noble, Rock, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*). (15)

Also present: Mr. Bell, M.P.

Witnesses: From the Canadian Marine Transportation Administration: Dr. P. Camu, Administrator; Mr. R. Macgillivray, Director of Marine Regulations; From the St. Lawrence Seaway Authority: Mr. J. T. Carvell, Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-246, An Act respecting pilotage.

Clause 2 was carried.

On Clause 3

Moved by Mr. Laflamme,

—That clause 3 be amended by striking out line 24 on page 2 and substituting the following:

(a) extend the boundaries of any region

After debate thereon, the motion was permitted to stand.

Moved by Mr. Duquet,

—That Bill C-246 be amended by striking out lines 29 to 32 on page 2 and substituting the following:

‘(d) establish new Authorities and, in respect of any new Authority, prescribe the boundaries of its region and name the place at which the head office shall be situated and any such new Authority shall be deemed to be an Authority established under subsection (1) and any such region shall be deemed to be a region set out in the Schedule.’

Motion carried.

Clause 3 as amended was permitted to stand.

On Clause 4

Moved by Mr. Duquet,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 18 on page 3 and substituting the following:

‘graphs (b) to (d) of subsection (3) of that’
Motion carried.

Clause 4 as amended carried.

Clause 5 was carried.

On Clause 6

Moved by Mr. McCleave,

—Section 6—Subsection 3—Delete and substitute:

24000—1½

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 1^{er} juin 1971
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et communications se réunit ce matin à 10 h. 05. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deachman, Duquet, Breau, Barnett, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Major, McNulty, Noble, Rock, Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*).—(15)

Autre député présent: M. Bell.

Témoins: De l'Administration du transport maritime du Canada: MM. P. Camu, administrateur; M. Macgillivray, directeur de la direction des règlements de la marine; de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: M. J. T. Carvell, conseiller.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246, Loi concernant le pilotage.

L'article 2 est adopté.

Article 3.

M. Laflamme propose,

—Que l'article 3 soit modifié par le retranchement de la ligne 24 à la page 2 et son remplacement par ce qui suit:

(a) étendre les limites de toute région

Après le débat, on permet de réserver la motion.

M. Duquet propose,

Que le bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 34 à 36, à la page 2, et leur remplacement par ce qui suit:

«d) établir de nouvelles administrations et, relativement à toute nouvelle administration, prescrire les limites de sa région de même que le lieu où son siège social sera situé; une nouvelle administration ainsi établie sera censée être une administration établie en vertu du paragraphe (1) et une région ainsi délimitée sera censée être une région indiquée dans l'annexe.»

La motion est adoptée.

L'article 3 tel que modifié est réservé.

L'article 4.

M. Duquet propose,

Que le bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 20, à la page 3, et son remplacement par ce qui suit:

«les alinéas b) à d) du paragraphe (3) de»

La motion est adoptée.

L'article 4 est adopté tel que modifié.

L'article 5 est adopté.

L'article 6

M. McCleave propose,

Article 6—Paragraphe 3—Enlever et remplacer

“(3) A person who has reached the age of sixty-five years is not eligible to be appointed Chairman or Vice-Chairman of an Authority, and a Chairman or Vice-Chairman ceases to hold office on reaching the age of sixty-five years.”

Motion carried.

Clause 6 as amended carried.

Clauses 7, 8 were carried.

On Clause 9

Moved by Mr. Trudel,

—That Bill C-246 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 6 and substituting the following:

‘thority.’ and;

by striking out lines 12 and 13 on page 6 and substituting the following:

‘Authority may contract with’

Motion carried.

Clause 9 as amended was permitted to stand.

Clause 10 was carried.

On Clause 11

Moved by Mr. Laflamme,

—That Bill C-246 be amended by adding immediately following line 4 on page 8 the following:

‘(3) The Authority shall supply a copy of any by-law of the Authority to any interested person who requests a copy.’

Motion agreed to.

Clause 11 as amended carried.

On Clause 12

Moved by Mr. Duquet,

—That Bill C-246 be amended by striking out lines 6 and 7 on page 8 and substituting the following:

‘establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service’

Motion agreed to.

Clause 12 as amended carried.

Clause 13 was carried.

On Clause 14

Section 1(a) was carried.

Section 1(b) was permitted to stand.

At 12:05 p.m. the Committee adjourned until 3:30 p.m. this date.

AFTERNOON SITTING

(31)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:35 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Crossman, Deachman, Duquet, Forget, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Turner (*London East*) and Trudel.—(13).

Also present: Mr. Tom Bell, M.P.

Witnesses: Same as morning sitting and Captain A.D. Latter, Superintendent of Pilotage.

«(3) Une personne qui a atteint l'âge de soixante-cinq ans ne peut être nommée en qualité de président ou de vice-président d'une Administration et un président ou un vice-président cesse ses fonctions à l'âge de soixante-cinq ans.»

La motion est adoptée.

L'article 6 est adopté tel que modifié.

Les articles 7 et 8 sont adoptés.

L'article 9

M. Trudel propose,

Que le bill C-246 soit modifié

Par le retranchement des lignes 4 et 5, à la page 6, et leur remplacement par ce qui suit:

«tionnement de l'Administration»; et

Par le retranchement des lignes 13 et 14, à la page 6, et leur remplacement par ce qui suit:

«celle-ci peut passer avec cette corpo-».

La motion est adoptée.

L'article 9 est réservé tel que modifié.

L'article 10 est adopté.

Article 11

M. Laflamme propose,

Que le Bill C-246 soit modifié par l'insertion à la suite de la ligne 5, à la page 8, de ce qui suit:

«(3) L'Administration doit fournir une copie de tout règlement intérieur à toute personne intéressée qui en fait la demande.»

La motion est adoptée.

L'article 11 est adopté tel que modifié.

L'article 12

M. Duquet propose,

Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 7, à la page 8, et son remplacement par ce qui suit:

«d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation,»

La motion est adoptée.

L'article 12 est adopté tel que modifié.

L'article 13 est adopté.

L'article 14

Le paragraphe 1(a) est adopté.

Le paragraphe 1(b) est réservé.

A 12 h 05 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(31)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h 35 de l'après-midi. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Crossman, Deachman, Duquet, Forget, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Turner (*London-Est*) et Trudel.—(13).

Autre député présent: M. Tom Bell.

Témoins: Les mêmes que ce matin et le capitaine A. D. Latter, surintendant du pilotage.

The Committee resumed consideration of Bill C-246.

On Clause 14

Sub-paragraphs C, D, and E of clause 14(1) were carried.

At 3:45 p.m. the division bells having rung, the Committee recessed.

At 4:33 p.m. the Committee resumed its consideration of Bill C-246.

On Clause 14(1)

Sub-paragraph 14(f) was permitted to stand.

Sub-paragraphs (g) and (h) were carried.

On sub-paragraph (i) Mr. Duquet moved that clause 14 be amended by striking out line 25 on page 9 and substituting the following:

'(i) setting the time and fixing the fee for any examination'

Motion carried and sub-paragraph (i) as amended was carried.

Sub-paragraphs (j), (k), (l) were carried.

On sub-paragraph (m) Mr. Duquet moved that Clause 14 be amended by striking out line 42 on page 9 and substituting the following:

'which a licensed pilot or holder of a pilotage certificate shall be required'

and by striking out line 46 on page 9 and substituting the following:

'or pilotage certificate was issued.'

Motions were carried and sub-paragraph (m) as amended was carried.

Sub-clauses 14(2), (3), (4), (5), (6) and (7) were carried.

On Clause 15

Mr. Duquet moved that Bill C-246 be amended by striking out line 9 on page 11 and substituting the following:

'15. (1) Subject to subsection (2) and any regulations made pursuant to paragraph (j) of subsection (1) of section 14, an'

Motion carried.

Mr. Laflamme moved that clause 15(1) be further amended by adding a new sub-paragraph (c) as follows:

'(c) No pilotage certificate shall be issued to an applicant unless the Authority is satisfied he has the same degree of local knowledge and skill for the waters covered by the pilotage certificate as is required of pilots licensed for those waters.'

After debate thereon, the motion was allowed to stand.

At 5:55 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this date.

EVENING SITTING (32)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m., the Chairman, Mr. Lessard, presiding.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246.

Article 14

Les sous-alinéas C, D et E de l'article 14 (1) sont adoptés.

A 3 h 45 de l'après-midi, au son de la cloche, le Comité se retire.

A 4 h 33 de l'après-midi, le Comité reprend l'étude du Bill C-246. Article 14 (1)

Le sous-alinéa 14 (f) est réservé.

Les sous-alinéas (g) et (h) sont adoptés.

Au sous-alinéa (i), M. Duquet propose que l'article 14 soit modifié par le retranchement de la ligne 26, à la page 9, et son remplacement par ce qui suit:

«(i) arrêtant la date et fixant le droit d'examen à payer par»

La motion est adoptée et le sous-alinéa (i) est adopté tel que modifié.

Les sous-alinéas (j), (k) et (l) sont adoptés.

Au sous-alinéa (m), M. Duquet propose que l'article 14 soit modifié par le retranchement de la ligne 44, à la page 9, et son remplacement par ce qui suit:

«quelles un pilote breveté ou un titulaire de certificat de pilotage sera tenu d'ac-»; et par le retranchement de la ligne 48, à la page 9, et son remplacement par ce qui suit:

«f) depuis l'attribution de son brevet ou de son certificat de pilotage.

Les motions sont adoptées et le sous-alinéa (m) est adopté tel que modifié.

Les paragraphes 14(2), (3), (4), (5), (6) et (7) sont adoptés.

Article 15

M. Duquet propose

Que le bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 9, à la page 11, et son remplacement par ce qui suit:

«15. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de tous règlements établis en application de l'alinéa j) du paragraphe (1) de l'article 14,»

La motion est adoptée.

M. Laflamme propose que l'article 15(1) soit en outre modifié par l'adjonction du nouvel alinéa suivant:

«c) Aucun certificat de pilotage ne doit être attribué à un requérant à moins que l'administration ne soit convaincue que le requérant a le même niveau de connaissances des lieux et de compétence relativement aux eaux auxquelles s'applique le certificat de pilotage que celui exigé des pilotes brevetés opérant dans ces eaux.»

Après le débat, la motion est réservée.

A 5 h 55 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h du soir.

SÉANCE DU SOIR (32)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 h. 10 du soir. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Members present: Messrs. Barnett, Crossman, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel and Turner (*London East*)—(14).

Also present: Mr. Tom Bell, M.P.

Witnesses: Same as afternoon sitting.

The Committee resumed consideration of Bill C-246.

Sub-clause 15(1) was permitted to stand.

On sub-clause 15(2)

Mr. McCleave moved that clause 15(2) be amended by deleting line 23 on page 11 and substituting therefor:

(2) "No license or pilotage certificate shall be issued to an"

Motion negatived.

Sub-clauses 15(2), 15(3) were carried.

On sub-clause 15(5)

Mr. Duquet moved that Bill C-246 be amended by striking out line 7 on page 12 and substituting the following:

'continues to be valid while the licensed pilot'

Motion was permitted to stand.

Sub-clauses 4 and 5 were permitted to stand.

Sub-clauses 6 and 7 were carried.

On motion of Mr. Trudel the Committee adjourned at 9:30 p.m. until Thursday, June 3, 1971.

Députés présents: MM. Barnett, Crossman, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel et Turner (*London-Est*)—(14).

Autre député présent: M. Tom Bell.

Témoins: Les mêmes que cet après-midi.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246.

Le paragraphe 15 (1) est réservé.

Paragraphe 15(2)

M. McCleave propose que l'article 15 (2) soit modifié par le retranchement de la ligne 23 à la page 11 et soit remplacé par ce qui suit:

(2) «Aucun permis ou certificat de pilotage doit être émis à une»

La motion est rejetée.

Les paragraphes 15 (2), 15 (3) sont adoptés.

Paragraphe 15 (5)

M. Duquet propose que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 7 à la page 12 et son remplacement par ce qui suit:

«continue d'être valide pendant que le pilote licencié»

La motion est réservée.

Les paragraphes 4 et 5 sont réservés.

Les paragraphes 6 et 7 sont adoptés.

M. Trudel propose que le Comité suspende ses travaux à 9 h 30 du soir jusqu'au jeudi 3 juin 1971.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 1, 1971

• 1006

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. This is a continuation of our discussion on Bill C-246 and it was understood last Thursday that we would proceed this morning clause by clause. We stood Clause 1 and we are now on Clause 2.

On Clause 2—Definitions

Mr. McCleave: Mr. Chairman, there are several places in the bill where the pilots have suggested that instead of using the words "ship be under the conduct" we use a phrase such as "navigation be under the control". I raise this under 2d) since no one has raised questions about 2a), b) or c). So, I raise it because it seems to be a pretty substantial point. It recurs several times. Perhaps Dr. Camu or some other witness could explain the nicety of the distinction. I do not even know why the pilots brought this suggestion up in the first place, but I presume it has some kind of technical connotation.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. P. Camu (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): This observation appears throughout the text wherever you have a reference in the English text to "under the conduct of" or, in the French text, to "sous la conduite de". In both cases the refinement would bring the following words. In French they say "naviguer sous la direction de" and in English I think the text is almost equivalent. I will let Mr. Macgillivray explain the refinement because if we accept this it will appear again at least 12 to 15 times throughout the bill.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. R. R. Macgillivray (Director, Marine Regulations Branch, Ministry of Transport): Our view on this, sir, has been that the words describing the duties of a pilot as "having the conduct of the ship" have been in the legislation for a hundred years and it seems to have a well-known meaning. I do not think the meaning would be changed if we accepted the recommendation of the pilots that it be expressed rather closer to what is in the French Text than what is in the English text. The suggestion is that the ship be navigated under the control of a licensed pilot or of a pilotage certificate holder. I do not think this would make any real change in the meaning from what is already in there and from what is a word that has been used for many years.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, is the sort of phrase which is in the proposed legislation common to the English maritime law? There are probably precedents. I am wondering whether they arise solely from Canadian law or whether they come from the English maritime law as well.

• 1010

Mr. Macgillivray: As a matter of fact I am not sure that there are any cases decided in litigation under which

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 1^{er} juin 1971.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, puisque nous avons le quorum, nous allons reprendre l'étude du Bill C-246. Comme nous en sommes convenus jeudi dernier, nous allons commencer l'étude article par article. Nous avons réservé l'article 1, et nous en sommes à l'article 2.

Article 2—Définitions

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont proposé que l'on remplace, à plusieurs reprises dans le Bill, les termes «que le navire doit être sous la conduite» par «navigation doit être sous la direction». Ceci concerne l'alinéa (d) de l'article 2 puisque personne a posé de questions à propos des alinéas (a), (b) ou (c). Il me semble que c'est une question assez importante. Elle revient plusieurs fois. Monsieur Camu ou un autre témoin pourrait peut-être nous donner des précisions. Je ne sais même pas pourquoi les pilotes ont fait cette proposition mais je suppose que c'est pour des raisons techniques.

Le président: Monsieur Camu.

M. P. Camu (Administrateur, Administration du transport maritime canadien, ministère des Transports): Ceci se retrouve dans le texte partout où l'on parle en anglais de «sous la conduite de» et en français de «sous la conduite de». Voici le résultat que l'on obtiendrait si l'on effectuait les changements. En français, il est dit «naviguer sous la direction de» et en anglais le texte est pratiquement équivalent. Je vais laisser monsieur Macgillivray vous expliquer cette distinction car si nous l'acceptons, nous la retrouverons au moins 12 ou 14 fois dans le Bill.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. R. R. Macgillivray (Directeur, Direction des règlements maritimes, ministère des Transports): Le terme selon lequel un pilote a «la conduite du navire» se trouve dans la Loi depuis 100 ans et il est bien connu. La signification ne changerait guère si nous acceptions la recommandation faite par les pilotes sur laquelle il faudrait mieux se rapprocher du texte français. On propose de dire que la navigation du navire se fait sous la direction d'un pilote breveté ou d'un détenteur de certificat de pilotage. Ceci ne changerait guère, à mon avis, le sens des termes que nous avons et que l'on utilise depuis de nombreuses années.

M. McCleave: La phrase qui se trouve dans le projet de loi se trouve-t-elle également dans le droit maritime britannique? Il y a sans doute des précédents. Je me demande si cela ne provient que du droit canadien ou bien si on le trouve également dans le droit maritime britannique.

M. Macgillivray: En fait, je ne crois pas que les tribunaux se soient jamais prononcés sur ces termes. Ceci est

[Text]

the term is defined by a court. This is understandable because the status of the pilot rarely comes into question in litigation. The pilot is there as a servant of the master and so his negligence is the negligence of the owner and I do not know that his status has ever been decided by the courts.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: I would like to ask Mr. Carvell to come in because he has some refinements on the English interpretation or the English position on some of this vocabulary and it might be, let us say, a useful addition to the discussion, because it is an important one.

The Chairman: Mr. Carvell.

Mr. J. T. Carvell (The St. Lawrence Seaway Authority, Ministry of Transport): I am familiar with some English decisions dealing with the matter of the respective roles of the pilot and the master, and those have been cited with approval by Canadian courts, too. In effect they say that the master and the pilot have a division of responsibility and control. It seems to me the other wording having existed for so long it permits of the definition in accordance with the legal precedents of this divided responsibility, that in regard to some things the pilot has the direction but subject to the overriding control of the master, and I have a fair amount of confidence in the present wording.

Mr. McCleave: So I take it then your objection would be that if you replaced really the word "conduct" with the word "control" you would alter a legal relationship that has existed for some considerable period of time.

Mr. Carvell: That is right and that is defined. There would be an inference of an intention to change something which has existed, which I think might be dangerous.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I quite agree with what has already been said regarding the use of the word "conduct"; however, although this same word has been in the law for years, the practice reported on title 1 page 39 stresses the point that there is confusion and ambiguity regarding relations between the captain of the ship and the pilot and because in some compulsory Pilotage areas there is indeed need for a pilot, within the law there must be some demarcation between the authority of the captain and the authority of the pilot as to the movement of the ship. I think this is the purpose, if you believe that the word conduct does cover this point if there are some decisions already stating or stressing or defining the responsibility of the pilot then you will answer the problem of ambiguity raised by Mr. Justice Bernier in his report.

• 1015

Mr. Carvell: Sir, my principle concern would be that a change in the words might be construed to relieve the master of the ship of eventual responsibility under certain cases and transfer it to the pilot. If you said the pilot was in control and some sort of a penal or quasi-penal action was being taken against the vessel, I would be concerned that the master and the operators of the vessel

[Interpretation]

compréhensible car le statut du pilote fait rarement l'objet d'un litige. Le pilote est au service du capitaine et s'il fait une erreur, c'est le propriétaire qui est responsable... Je ne crois pas que les tribunaux n'aient jamais statué sur ce point.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: J'aimerais que M. Carvell intervienne car il connaît certainement l'interprétation britannique de ces termes et ceci nous serait sans doute utile.

Le président: Monsieur Carvell.

M. J. T. Carvell (Administration maritime du Saint-Laurent, ministère des Transports): Je connais bien certaines décisions britanniques concernant les rôles respectifs du pilote et du capitaine. Les tribunaux canadiens les ont d'ailleurs approuvées. Ils ont dit en effet que le capitaine et le pilote se partagent la responsabilité et la direction. A mon avis, ce terme existe depuis très longtemps et la définition des responsabilités est conforme aux précédents juridiques. Le pilote dirige dans certains cas mais il est toujours assujéti au contrôle du capitaine et je suis partisan du terme actuel.

M. McCleave: Vous pensez donc que si l'on remplace le terme «conduite» par le terme «direction», cela modifierait le concept juridique qui existe depuis très longtemps.

M. Carvell: C'est tout à fait cela. Nous aurions l'air de vouloir changer quelque chose qui existe depuis longtemps et c'est dangereux, je crois.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je suis d'accord avec ce qui vient d'être dit sur l'utilisation du terme «conduite»: cependant, bien que ce terme existe depuis des années, on dit à la page 39 qu'il y a une certaine confusion et une ambiguïté dans les rapports entre le capitaine du navire et le pilote car dans certaines zones de pilotage obligatoire, où un pilote est indispensable, il devrait y avoir une certaine démarcation dans la loi entre l'autorité du capitaine et l'autorité du pilote. Si vous pensez que le terme «conduite» suffit pour faire disparaître le malentendu, si la responsabilité du pilote se trouve déjà définie dans certaines décisions, le problème d'ambiguïté soulevé par le juge Bernier dans son rapport ne se pose plus.

M. Carvell: Oui, mais une chose me préoccupe; en changeant les termes nous aurions l'air de vouloir soulager le capitaine du navire de ses responsabilités dans certains cas, et de les transférer au pilote. Supposons que le pilote ait la direction du navire et que l'on entreprenne une poursuite pénale ou semi-pénale contre le navire; je crains que le capitaine et les membres d'équipage du

[Texte]

would say that this matter was under the control of the pilot and that therefore they are relieved. This is the area in which I think the present wording and the present judicial decisions are best undisturbed so that there is no question of the pilots having a greater responsibility to third parties, to other vessels or to dock owners.

Mr. Asselin: Thank you.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, we could correct this or achieve what the pilot representatives have asked for by an amendment elsewhere than in the definition section. For instance, when we come to Clause 16, which is the one that requires that the ship be under the conduct of a pilot or a certificate holder, we might be able to insert in there a subclause saying that the role of the pilot is to be responsible to the master for the safe navigation of the ship. We have asked the Justice Department to have a look at this problem and by the time we reach Clause 16 we will perhaps have some wording to be considered.

The Chairman: Is it agreed that we will wait until Clause 16 to bring in an amendment? Shall Clause 2 carry? Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Could I ask another question. The pilots have suggested a new definition, "the holder of a pilotage certificate", I wonder if we could have a comment on this request.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Sir, the logical definition of a holder of a pilotage certificate is a person who holds a pilotage certificate. If some change is to be proposed there, then it should come in the definition of pilotage certificate itself. We could consider an amendment to subclause (j) rather than entering a whole new definition. This amendment would simply add wording to the present subclause (j). I do not have a draft of it here. I think this is not a necessary amendment but it would have to be something to the effect that a pilotage certificate means a certificate issued by an authority pursuant to Clause 15 entitling the holder thereof to have the conduct of a ship while in a compulsory pilotage area. All of that description is contained in Clause 15 so that such a definition would be unnecessary. We have a proposed amendment to Clause 15 which adds to the description but the proper place, in my view, for describing what is the pilotage certificate is the area where it is dealt with in Clause 15. Does that answer your question?

Mr. McCleave: Yes, it does but the Canadian Merchant Service Guild wants to delete subclause (j) altogether. Perhaps you could give a comment on that question too.

Mr. Macgillivray: It would defeat one of the major purposes of the bill, sir. One of the anomalies about the present pilotage legislation is that ships are exempt from compulsory pilotage where it does exist not on the basis of the qualification of their officers but on the basis of the flag and of the trade that the ship is in. So that while a Canadian Great Lakes ship passing through the Welland Canal is not required to take a pilot, the salt water

[Interprétation]

navire ne rejettent la responsabilité sur le pilote. Dans ce domaine, les termes actuels et les décisions judiciaires ne posent aucun problème et les pilotes ne sont pas plus responsables envers les tiers que le capitaine.

M. Asselin: Merci.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Monsieur le président, nous pourrions répondre aux demandes faites par les représentants des pilotes en apportant un amendement un peu plus loin dans l'article portant sur les définitions. Par exemple, selon l'article 16, le navire doit être sous la conduite d'un pilote ou d'un détenteur de certificat; nous pourrions ajouter là un paragraphe disant que le pilote doit être responsable devant le capitaine de la sécurité du navire. Nous avons demandé au ministère de la Justice d'étudier ce problème et lorsque nous en serons à l'article 16, et nous aurons peut-être rédigé un amendement.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous attendions jusqu'à l'article 16 avant d'apporter un amendement? L'article 2 est-il adopté? Monsieur McCleave.

M. McCleave: J'aimerais poser une autre question. Les pilotes ont proposé une nouvelle définition de «le détenteur d'un certificat de pilotage»; pourrions-nous avoir des explications sur cela?

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Monsieur, en toute logique, le détenteur d'un certificat de pilotage est une personne qui détient un certificat de pilotage. Si l'on veut apporter une modification ici, il faudrait le faire à l'alinéa définissant le certificat de pilotage. Nous pourrions envisager d'amender le paragraphe (j) plutôt que de changer toute la définition. On ajouterait simplement quelques mots à l'alinéa (j). Je n'ai pas le texte écrit ici. Cet amendement n'est pas vraiment nécessaire mais il indiquerait qu'un certificat de pilotage est un certificat délivré par une administration conformément à l'article 15 et donnant droit au détenteur de conduire un navire dans une zone de pilotage obligatoire. Tout cela se trouve à l'article 15, par conséquent, cette définition est un peu inutile. Nous envisageons d'apporter un amendement à l'article 15 pour préciser la description et, à mon avis, si l'on veut modifier la définition du certificat de pilotage, il faut le faire à l'article 15. Cela répond-il à votre question?

M. McCleave: Oui. Cependant, la *Canadian Merchant Service Guild* voudrait supprimer le paragraphe (j). Pourriez-vous nous faire quelques remarques à ce propos également?

M. Macgillivray: Ceci modifierait complètement l'intention du bill. A l'heure actuelle, la Loi portant sur le pilotage comporte certaines anomalies dans la mesure où les navires sont exemptés du pilotage obligatoire, non pas en fonction de la compétence de leur équipage mais en fonction de leur drapeau et de leur travail. Alors que les navires canadiens des Grands lacs traversent le Canal Welland sans devoir prendre un pilote, les navires de

[Text]

ships coming up are required to do so. The law is such that a Canadian Great Lakes ship could have a crew on it none of whom had ever been in the Canal before. Obviously they do not do this and we are really putting into the law a validation of the practice that they now follow on these ships that trade regularly in various pilotage waters.

• 1020

Clause 2 agreed to.

On Clause 3—*Pilotage Authorities established.*

The Chairman: Is there anything special on Clause 3? Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Perhaps I should raise a question that has to do with second reading of the bill; namely, the composition of the pilotage authorities. The bill says:

... a Chairman and not more than six other members appointed by the Governor in Council...

What mechanism, if any, will the Governor in Council follow in regard to appointment of the members of the pilotage authorities? Will there be any liaison with various other bodies that have an interest in navigation? For example, will there be any liaison with the port authorities, will there be any liaison with the pilot associations, and this sort of thing, in regard to the election or nomination of people who may be appointed by the Governor in Council?

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: Yes, there will be that sort of liaison. Among the six other members appointed—of course, they will be appointed by the Governor in Council—but we hope to have a chance to advise at this point on the composition of it and we would like to have representations from both parties who are vitally interested. In other words, pilots on the one side and shipping interests on the other, as being members of that group of six people, plus the chairman.

To say that there will be, let us say, a regional director of marine services as a member of the six, it is too early at this time to say whether we will do this or not, but there is no doubt that by having a small body of officials in Ottawa to assure liaison between the four agencies, and at the same time with other services that are included within the ministry, I think I can assure you that they will not operate in complete isolation, let us say, from the rest of the shipping world—far from it.

Mr. Barnett: Was any consideration given to spelling out in the legislation that there must be consultations prior to the final appointment of the members of the authority and, if not, why not?

Dr. Camu: Maybe we could look at this point. This article was only dealing with the establishment of the pilotage authorities as such.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I think it is very difficult, sir, to conceive how you would draft a clause that would require consultation and cover all the interests that should be covered.

[Interpretation]

haute mer y sont obligés. La loi est telle que l'équipage des navires des Grands lacs canadiens peut très bien être jamais passé par ce canal. Évidemment, ceci ne se produit pas et nous ne faisons que consacrer dans ce projet de loi les habitudes de ces navires qui naviguent régulièrement dans les eaux de pilotage.

L'article 2 est adopté.

Article 3—*Établissement des administrations de pilotage*

Le président: Y a-t-il quelque chose sur l'article 3? Monsieur Barnett.

M. Barnett: J'aimerais soulever une question qui avait déjà été posée lors de la deuxième lecture du bill; je pense à la composition des administrations de pilotage. Il est dit dans le bill:

...un président et au plus six autres membres qui sont nommés par le gouverneur en conseil...

Quel système le gouverneur en conseil va-t-il suivre pour nommer les membres des administrations de pilotage? Y aura-t-il un minimum de liaison avec les autres organismes intéressés par la navigation? Par exemple, avec les autorités portuaires, avec les associations de pilote etc? Je pense à la façon dont le gouverneur en conseil va choisir ou nommer les membres des administrations.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Oui, il y aura une certaine liaison. Les six autres membres seront nommés par le gouverneur en conseil mais nous espérons pouvoir le conseiller sur la composition des administrations et nous aimerions que les deux parties réellement intéressées soient représentées. En d'autres termes, les pilotes d'une part et les compagnies de navigation d'autre part doivent être représentés au sein de l'administration.

Il est trop tôt pour dire qu'il y aura parmi ces six membres un directeur régional des services maritimes, nous ne savons pas encore; sans aucun doute, il y aura à Ottawa plusieurs fonctionnaires chargés d'assurer la liaison entre les quatre organismes et en même temps, d'autres services faisant partie du ministère s'occuperont de la question. Je peux vous assurer que les administrations ne travailleront pas isolément, séparées du reste du monde maritime, loin de là.

M. Barnett: A-t-on envisagé de préciser dans la loi que des consultations doivent avoir lieu avant que les membres de l'administration soient nommés? Si non, pourquoi?

M. Camu: Nous pourrions étudier cette question. Cet article ne traitait que de l'établissement des autorités de pilotage en tant que telles.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Il est très difficile de concevoir un article qui rendrait les consultations obligatoires et prendrait soin de tous les intérêts en cause.

[Texte]

One can think immediately of the pilots' interests and the shipowners' and the port authorities', and then we have various other people in Canada who take an interest in this type of thing. We have the shippers' association—I forget its name—we have the Canadian Board of Marine Underwriters and quite a lot of people who are interested in marine safety. In order to cover the type of consultation that might be envisaged here I would be afraid that you would list some of the people to be consulted and leave others out. I think we must rely on the good judgment of the government of the day.

• 1025

Mr. Barnett: I think this point should be emphasized. It seems to me that if we are going to have a board to operate a port authority, they should be people who have experience and are competent, and not somebody that is plucked out of thin air for one reason or another just for the sake of providing a berth for somebody. Let me put it that way, without expanding on that.

This is one of the ways in which in certain legislation there are, shall we say, to use a popular word these days, guidelines laid down under which the Governor in Council may operate, and I realize that it is sometimes difficult to spell out each and every interest that might be required to be consulted.

I thought this point was certainly worth raising and emphasizing, so that at least we had some idea on the record of what kind of body would or should, in fact, be consulted prior to the making of appointments.

The Chairman: Shall Clause 3 carry?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, in Clause 3 there are three subclauses. The only comment I have to make on this clause is on subclause (3) of Clause 3. I do not know how you proceed with...

The Chairman: Will you try to talk a little louder, Mr. Laflamme?

Mr. Laflamme: I do not have any objection to the approval of subclauses (1) and (2) of Clause 3, but I would like on subclause (3) to ask some questions of Mr. Camu. I would like to know why in the English bill we do want to keep in the hands of the Governor in Council the judicial capacity of altering the boundaries of the regions established by this bill.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, the purpose in having subclause (a) was to allow us—as you will notice we have covered all Canadian waters with this bill, excepting the Arctic.

Mr. Laflamme: Yes.

Mr. Macgillivray: We wish to be able to extend, if we should decide to—we might wish to extend the Pacific district to include say the Mackenzie River and Delta area. I think that this could be achieved with a slight change in the wording where we have said in subclause (a), the first word "alter" the boundaries of a region, if

[Interprétation]

De très nombreuses personnes s'intéressent à la question, les pilotes, les propriétaires de navires, les autorités portuaires et aussi de nombreux autres groupes au Canada. Il y a l'Association des affréteurs dont j'ai oublié le nom, le *Canadian Board of Marine Underwriters* et beaucoup d'autres qui s'intéressent à la sécurité maritime. Si l'on veut parler de toutes les consultations possibles, nous serions obligés de faire une liste, nous risquerions d'oublier certaines personnes. Nous devons nous en remettre au gouvernement en exercice.

M. Barnett: A mon avis, il faut insister sur cette question. Si on établit une commission et qu'on la charge des ports, elle doit être composée de personnes expérimentées et compétentes et non pas de gens qui atterrissent là sans savoir trop pourquoi ou comment. Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet.

C'est ainsi que dans certaines lois, se trouvent, pour utiliser un mot fort populaire, des directives selon lesquelles peut agir le gouverneur en conseil. Je me rends compte qu'il est souvent difficile de penser à tous ceux qu'il faut consulter.

De toute façon, nous avons bien fait de soulever cette question car nous aurons au moins une idée des organismes à consulter avant les nominations.

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: Non.

Le président: Monsieur Laflamme?

M. Laflamme: Monsieur le président, il y a trois paragraphes à l'article 3. Je voudrais faire une remarque sur le paragraphe 3 de l'article 3. Je ne sais pas comment vous procédez...

Le président: Pouvez-vous parler un peu plus fort, monsieur Laflamme?

M. Laflamme: Je ne m'oppose pas à ce que nous adoptions les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 mais je voudrais poser quelques questions à M. Camu sur le paragraphe 3. J'aimerais savoir pourquoi nous voulons laisser au gouverneur en conseil les pouvoirs nécessaires pour modifier les limites des régions établies par le bill.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Monsieur le président, comme vous le savez, ce bill porte sur toutes les eaux canadiennes à l'exception de l'Arctique.

M. Laflamme: Oui.

M. Macgillivray: Nous voulons pouvoir repousser, si nous le décidons, les frontières afin que la zone du pacifique comprenne, par exemple, la rivière du Mackenzie et le delta. Nous pourrions faire ceci en modifiant légèrement les termes qui se trouvent à l'alinéa (a) et en remplaçant le premier terme «modifier» les limites d'une

[Text]

we were to change that to the word "extend"—extend the boundaries of a region—then I realize that the concern among some of the people who oppose the present wording is that you might change the boundary, say between the Laurentian and the Great Lakes region down to Les Escoumins thereby virtually doing away with the Laurentian region.

This I do not think would be a valid regulation, but still if we change the word to "extend", I think it would meet the purposes of those who object to the present wording. This would not be objectionable from the government's point of view.

Mr. Laflamme: I would then move, Mr. Chairman, that Clause 3 (3) (a) be amended by deleting the words...

The Chairman: Mr. Laflamme, could we proceed by subclauses (1) and (2). You are at subclause (a), am I right?

Mr. Laflamme: No. Clause 3 (3) (a). I would like to have the word "alter" deleted and substituted by the word "extend", so that it reads:

(a) extend the boundaries of any region set out in the Schedule;

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Rock: Mr. Chairman, does this make any change in any way?

Mr. Macgillivray: It merely restricts the power of the Governor in Council somewhat, so that they may only extend the boundaries of a region into an area where there is no region at the present time, but they may not extend the boundaries into a place where there is a region such as moving a boundary between two regions. These boundaries between regions will now be firm and unalterable, whereas the boundaries between a region and a non-region may be extended.

The Chairman: I will have the Clerk read the amendment as proposed by Mr. Laflamme, and you could ask questions on the amendment.

Mr. Clerk, will you read the amendment as proposed by Mr. Laflamme?

• 1030

The Clerk: Moved by Mr. Laflamme that Clause 3(3)(a), line 24, be deleted and replaced with "extend the boundaries of any region". In other words, delete the whole line and then replace everything in the line with the word "extend".

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Rock: I cannot see how you could agree...

[Interpretation]

région par le terme «repousser» ses limites. Plusieurs personnes qui s'opposent aux termes actuels craignent que l'on ne modifie les frontières, par exemple entre la région des Grands lacs et les Laurentides jusqu'à Les Escoumins en abandonnant en quelque sorte la région des Laurentides.

Si nous remplaçons le terme par «repousser», je crois que ceux qui s'opposent aux termes actuels seraient satisfaits. Le gouvernement est prêt à accepter cette modification.

M. Laflamme: Par conséquent, monsieur le président, je propose que l'article 3 (3) (a) soit amendé par la suppression des termes...

Le président: Monsieur Laflamme, nous pourrions procéder par paragraphe. Vous en êtes à l'alinéa (a)?

M. Laflamme: Non. Article 3, paragraphe (3) l'alinéa (a). Je voudrais que le terme «modifier» soit supprimé et remplacé par le terme «repousser» de telle sorte que on lise:

(a) Repousser les limites de toutes régions indiquées dans l'annexe;

Des voix: D'accord.

Le président: Êtes-vous d'accord.

Des voix: D'accord.

M. Rock: Monsieur le président, ce changement est-il considérable?

M. Macgillivray: Ceci ne fait que restreindre quelque peu les pouvoirs du gouverneur en conseil dans la mesure où il ne pourra que repousser les limites d'une région dans un secteur où aucune zone n'est délimitée à l'heure actuelle mais il ne pourra pas repousser les limites là où une région est établie, entre deux régions, par exemple. Ces limites entre les régions seront maintenant fixes et permanentes, alors que les limites entre une région et une non région peuvent être repoussées.

Le président: Je vais demander au secrétaire de lire l'amendement proposé par M. Laflamme et vous pourrez poser des questions sur l'amendement.

Voulez-vous, monsieur, lire l'amendement proposé par M. Laflamme?

Le greffier: Proposé par M. Laflamme qu'à l'article 3 (3) (a), la ligne 29 soit supprimée et remplacée par l'expression «repousser les limites de toute région». En d'autres termes, supprimer toute la ligne et remplacer tout ce qui est contenu dans la ligne par le «repousser».

Le président: C'est convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Rock: Je ne vois pas comment vous pourriez tomber d'accord...

[Texte]

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, si nous acceptons l'amendement proposé par M. Laflamme, sera-t-il possible de créer d'autres régions comme il était prévu, les régions de l'Arctique par exemple? Je crois que le but de l'amendement est seulement de changer les régions existantes, mais il est possible qu'avec la navigation dans le Grand-Nord, on veuille créer de nouvelles régions, et je vois mal, à moins que je ne comprenne pas le sens de l'amendement, que le gouverneur en conseil puisse créer de nouvelles régions sans qu'il y ait conflit de juridiction.

M. Camu: Si vous regardez un peu plus bas, vous verrez que le sous-alinéa (d) prévoit ce problème.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I feel that there is a...

The Chairman: Just a minute, Mr. Rock. Does that answer your question, Mr. Trudel?

Est-ce que ça répond à votre question?

M. Trudel: Pour le moment, s'il n'y a pas de conflit de juridiction et si le sous-alinéa (d) prévoit toute l'affaire, je n'ai pas d'objection. Mais s'il y a un conflit, j'ai certainement une objection.

M. Camu: Dans l'esprit du projet de loi à l'heure actuelle, il n'y a pas de conflit entre les deux.

Mr. Rock: Mr. Camu, if the word "alter" is changed to "extend", which makes the four authorities fixed areas, will this not hamper any future wish in (d), where you say:

(d) establish new Authorities and any such new Authority shall be deemed to be an Authority established under subsection (1).

If you wanted to establish a new authority somewhere it would not be feasible unless you altered other areas of another authority, and this would hamper your future programs.

Mr. Macgillivray: I do not think it will be too hampering, sir. The act will set up four pilotage regions. These have been fairly well thought out and it will not be possible to change those other than by extending their boundaries into the North into the waters that are not yet covered by the bill. This is probably important enough a step that we should come back to Parliament before taking it.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, despite the fact that we change the word "alter" to "extend", I still think there is ambiguity as to what "extend" actually means. I think it would clarify the matter if we added to the amendment words somewhat along the following line: "that extend the boundaries of any region set out in the schedule into any Canadian waters not now included in any of the pilotage authorities described in the schedule." If you did this then it would be perfectly clear as to where those extensions would take place.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, may I suggest that if you would like to let this paragraph stand we could take it up with the justice draftsmen to see if we could produce a draft that would suit this point. Certainly what

[Interprétation]

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if we accept the amendment moved by Mr. Laflamme, will it be possible to create other regions such as the one that we are supposed to be established in the Arctic region? The only intention of the amendment is to change the existing region, but because of the navigation in the North, it is possible that we would want to establish new regions and unless I fail to understand the meaning of the amendment, I cannot see how the Governor in Council will be able to establish new regions without creating a jurisdictional conflict.

Mr. Camu: If you read a little further, you will see that paragraph (d) settles that question.

M. Rock: Monsieur le président, à mon avis, il y a...

Le président: Monsieur Rock, un instant, je vous prie. Avez-vous trouvé réponse à votre question, monsieur Trudel?

Does that answer your question?

Mr. Trudel: For the moment, there is no jurisdictional conflict and if the paragraph (d) settles the problem, I have no objection. But if there is a conflict: I certainly oppose the amendment.

Mr. Camu: The spirit of the law does not imply any jurisdictional conflict.

M. Rock: Monsieur Camu, si le mot «modifié» est remplacé par le mot «repoussé», rendant ainsi les quatre administrations des zones fixes, est-ce que l'intention de l'alinéa d) n'en sera pas pour autant adultéré? Dans cet alinéa, il est mis:

(d) établir de nouvelles administrations, qui seront censées être établies en vertu du paragraphe (1).

Si vous voulez établir une nouvelle administration à quelque part, il serait impossible de le faire à moins de modifier d'autres régions rattachées à une autre administration, ce qui générerait vos programmes de l'avenir.

M. Macgillivray: Je ne crois pas que cela générerait quoique ce soit, monsieur. La loi mettra sur pied quatre régions de pilotage. On les a bien désignées et il ne sera pas possible de les modifier si ce n'est que de repousser leurs limites vers le Nord dans les eaux qui ne sont pas encore couvertes par le projet de loi. Il s'agit certainement d'une mesure fort importante qui réclament notre présence au Parlement avant de l'adopter.

M. Deachman: Monsieur le président, même si l'on a remplacé le mot «modifié» par «repousser», ce dernier mot comporte à mon avis une ambiguïté certaine. Celle-ci serait dissipée si l'on ajoutait à l'amendement une expression de cet ordre: «qui repousse les limites de toute région indiquée dans l'annexe, dans toutes les eaux canadiennes comprises dans les administrations de pilotage décrites dans l'annexe.» Si vous ajoutiez cette expression, on ne se demanderait plus où doivent se faire ces prolongations.

M. Macgillivray: Monsieur le président, pouvons-nous réserver ce paragraphe pour que les experts juridiques, auteurs de la loi puissent produire un nouveau libellé qui réglerait cette question? L'intervention de M. Deachman

[Text]

Mr. Deachman has expressed the intent of the people who prepared the legislation, but if we get into any complicated wording like that it would be helpful to us if we could have a little while to discuss it with the justice draftsmen.

The Chairman: Do you agree, Mr. Laflamme, to stand your amendment?

Mr. Laflamme: Yes.

The Chairman: So we will stand clause 3?

Mr. Macgillivray: I should also say, sir, as we remarked the other day, that there had been a drafting change proposed in paragraph (d) of Clause 3(3) and at the meeting the other day we distributed copies of the proposed amendment to paragraph (d)—the proposed new wording.

• 1035

The Chairman: Do you have this amendment on Clause 3(3)(d)?

Mr. Duquet: I move that Bill C-246 be amended by striking out lines 29 to 32 on page 2 and substituting the following:

(d) establish new Authorities and, in respect of any new Authority, prescribe the boundaries of its region and name the place at which the head office shall be situated and any such new Authority shall be deemed to be an Authority established under subsection (1) and any such region shall be deemed to be a region set out in the Schedule.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: I think this is probably all right, but it gives me a chance to make a point. The Minister bragged in the House that this new legislation was decentralizing authority and there is less departmental involvement in it and this was going to be better for local people and all this business.

I want to ask this question. Under this whole clause and also this extra authority here, have you not got almost as much power as you had before, particularly if the Minister of Transport is going to make these recommendations to the Governor in Council? I appreciate that there may be some local financial authority and details, but you virtually have in effect in the department, whether it is desirable or not, just about as much power and authority as you had. It is just window dressing, really.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I would not say that it is just window dressing, sir. I think there is substantial local authority given and it is considerably greater than the powers that are given to the local pilotage authorities under the existing Canada Shipping Act. It probably will depend on the attitude of all concerned whether you revert to centralization. Certainly the framework is here to allow decentralization and in a much better way than it is now under the act.

Mr. Bell: Well, details of administration. But what actually, Mr. Macgillivray, can these local authorities

[Interpretation]

traduit fort bien l'intention des rédacteurs de la loi. En revanche, si le libellé représente certaines complications d'ordre juridique, tous ne s'en porteraient que mieux si nous pouvions débattre la question avec nos hommes de loi qui en sont l'auteur.

Le président: Monsieur Laflamme, permettez-vous qu'on réserve votre amendement?

M. Laflamme: Oui.

Le président: Nous avons réservé l'article 3?

M. Macgillivray: L'autre jour, on a proposé un nouveau libellé au sous-alinéa (b) de l'article 3 (3). Lors de la réunion de l'autre jour, nous avons distribué des exemplaires de l'amendement proposé à l'alinéa (d), soit le nouveau libellé proposé.

Le président: Avez-vous l'amendement de l'article 3 (3) (d)?

M. Duquet: Je propose que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 34 à 36 à la page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

(d) établir de nouvelles administrations et, en ce qui concerne toute nouvelle administration, prescrire les limites de sa région et nommer l'endroit du siège social et toute nouvelle administration serait censée être établie comme telle en vertu du paragraphe (1) et toute région sera censée être désignée comme telle dans l'annexe.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Excellente idée qui me permet de faire une brève intervention. Le ministre a fait valoir l'argument à la Chambre que cette nouvelle loi avait pour but de décentraliser l'administration de sorte que la participation ministérielle en est de beaucoup diminuée favorisant ainsi la population locale et l'ensemble du commerce.

Je vous pose donc la question suivante: Aux termes de cet article, et dans le cas de cette nouvelle administration, aurez-vous le même pouvoir qu'auparavant surtout si le ministre des Transports a l'intention de faire ces recommandations au gouverneur en conseil? Je comprends qu'il y ait une administration financière locale ainsi que des détails, mais que ce soit souhaitable ou non, votre empire est tout aussi étendu qu'il ne l'était dans votre ministère, n'est-ce pas. Il s'agit simplement de décoration intérieure en réalité.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: A mon avis, il ne faut pas prendre la chose aussi à la légère. L'autorité locale accordée est fort étendue et bien supérieure aux pouvoirs dont sont nantis les administrations de pilotage local aux termes de la Loi sur la Marine marchande du Canada. Le retour à la centralisation est fonction de l'attitude de tous les partis concernées. Certes, nous avons la structure permettant la décentralisation, le procédé est fort supérieur à celui que prévoyait la Loi sur la Marine marchande du Canada.

M. Bell: Passons aux détails de l'administration. D'après vous, monsieur Macgillivray, que peuvent faire les

[Texte]

now do, separate from the Department of Transport, that they could not do before?

Mr. Macgillivray: For example, fixing the rates of pilotage dues with no chance for the department to become involved. It is an appeal to the CTC which treats it in the same way as it treats railway freight rates and so on. I think that is a quite important part of...

Mr. Bell: Of course, I accepted the financial part of it, but there really is not much else other than what you might call the financial administration.

Mr. Macgillivray: The way pilotage became centralized previously, leading up to the present situation, is by naming the Minister of Transport as the pilotage authority in many local pilotage districts. This is what brought the whole regulation of the district into Ottawa rather than locally. I think we find that the existing truly local pilotage authorities at some of the Atlantic ports do initiate all the changes in their by-laws and so on. They cannot be forced on them from Ottawa, and the same goes here excepting for the designation of compulsory pilotage areas.

• 1040

Mr. Bell: I still feel that you could have just as much involvement in the actual Department of Transport.

The Chairman: Does the amendment on (d) carry? Amendment agreed to.

The Chairman: Does the Committee agree that we will stand the rest of clause 3 until we have an amendment from the Justice Department? Right, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.
Clause 3 allowed to stand.

The Chairman: We will go to Clause 4.
On Clause 4—"Subsidiary company".

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: May I ask Mr. Macgillivray, as the pilots in their brief suggested deletion, perhaps on technical grounds, could he or Dr. Camu reply to that point?

Mr. Macgillivray: I understand, sir, that the pilots have withdrawn their suggestion that Clause 4 be deleted.

Mr. McCleave: Then so do I withdraw my request for an explanation.

The Chairman: Shall clause 4 carry?

Mr. McCleave: There is a government amendment to clause 3.

Mr. Rock: In clause 4 you are only dealing with the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., why is that so special in this bill?

[Interprétation]

administrations locales maintenant séparées du ministère des Transports qu'elles n'avaient pas le droit de faire auparavant?

M. Macgillivray: Par exemple, elles peuvent fixer le taux des droits de pilotage sans que le ministère ne s'en mêle. On fait appel à la CTC qui tranche cette question un peu comme elle le fait pour les tarifs marchandise des chemins de fer. Comme on l'a dit, il s'agit d'une importante portion...

M. Bell: Naturellement, j'accepte la partie financière de l'argument, mais vous admettez avec moi que l'administration est essentiellement financière.

M. Macgillivray: La raison pour laquelle le pilotage s'est centralisé auparavant entraînant la situation actuelle remonte à la nomination du ministre des Transports en tant qu'autorité de pilotage dans plusieurs districts locaux de pilotage. C'est ce qui a ramené l'ensemble de la réglementation des districts à Ottawa plutôt que dans les diverses régions en cause. A mon avis, les administrations locales de pilotage existantes dans certains ports de l'Atlantique prennent véritablement l'initiative de toutes les modifications apportées à leurs règlements. Ottawa ne peut pas les leur imposer, le même principe s'applique ici sauf peut-être pour la désignation des zones de pilotage obligatoire.

M. Bell: Il me semble que vous pourriez y participer tout autant dans l'actuel ministère des Transports.

Le président: L'amendement apporté à l'alinéa (d) est-il adopté?

L'amendement est adopté.

Le président: Voulez-vous réserver le reste de l'article 3 jusqu'à ce que le ministère de la Justice présente un amendement? Ça vous va, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.
L'article 3 est réservé.

Le président: Passons maintenant à l'article 4.
L'article 4—"Filiale".

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Puis-je demander à M. Macgillivray si les pilotes ont proposé la suppression dans leur mémoire, peut-être pour des raisons d'ordre technique. M. Camu ou lui-même pourraient-ils faire une intervention à ce sujet?

M. Macgillivray: Je crois savoir que les pilotes ont retiré la proposition portant que l'article 4 soit supprimé.

M. McCleave: Je retire donc ma demande d'explication.

Le président: L'article 4 est-il adopté?

M. McCleave: Le gouvernement a proposé un amendement à l'article 3.

M. Rock: L'article 4 n'a trait qu'à l'administration de Pilotage des Grands Lacs Ltée. Pourquoi cette administration revêt-elle une telle importance dans le projet de loi?

[Text]

The Chairman: Mr. Carvell.

Mr. Carvell: There is a difference in degree in the amount of co-ordination required between the pilotage authorities and the traffic control in the Great Lakes region, the seaway part of it. The presence of the locks throughout the seaway impose restrictions on the control of the vessels and the capacity of that part of the Great Lakes system, which are unique for they carry a degree beyond what exists elsewhere, and the closest co-ordination possible must exist between all of the agencies which control marine traffic in the area. For instance, the pilotage demands for pilots and so on will be made on the same wireless hookup as traffic control uses. There is a division of knowledge. A vessel which requires a pilot will tell its pilot requirement in a certain area and so on, but in order to have the pilot there at the right time it is the chap in the traffic control office somewhere who knows how the vessels are moving, what the traffic patterns are, what the delays at locks are and he is the one who can predict to the highest degree possible the time when that pilot will be required, in order to avoid either a pilot cooling his heels, waiting unnecessarily and also to avoid his not being available which would delay the vessel and would impose other delays on other vessels because the traffic pattern would have to be altered. Otherwise, the pilotage authority in the Great Lakes region will be like one of the others, appointed in the same way, except that this co-ordination with the Seaway Authority which supervises the vessel control and the pilots will be ensured. The Seaway Authority has experience in operating a subsidiary company which handles automobile traffic over an international bridge so we are very familiar and in this system we can integrate the thing very closely, very satisfactorily. The staff support available to the authority, because our accountants, our engineers and so on will be more readily available to this system of co-ordinating the two, seems to us to be a very valuable consideration.

Mr. Rock: Thank you.

• 1045

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, may I review my ignorance of geography by asking whether the jurisdiction of the St. Lawrence Seaway Authority begins at the entrance to St. Lambert Lock?

The Chairman: Mr. Camu.

Dr. Camu: Yes, a little bit outside of it. It is perhaps a mile past the Jacques Cartier Bridge. It starts really there, in the port of Montreal if you wish, on the south side, and it extends way up to the lake area.

Mr. Barnett: Who is responsible for exercise of traffic control in the lower St. Lawrence?

Dr. Camu: In the lower St. Lawrence, from Montreal...

[Interpretation]

Le président: Monsieur Carvell.

M. Carvell: Il s'agit là d'une question de degrés de coordination qu'il faut établir entre les administrations de pilotage et le contrôle de la circulation dans la région des Grands Lacs c'est-à-dire la partie maritime de cette région. La présence des écluses dans la Voie maritime impose des limites de contrôle en ce qui a trait à la fois aux navires et à la capacité de cette portion du système des Grands Lacs. Ces navires sont uniques puisqu'ils portent un fardeau plus pesant que partout ailleurs au monde et la seule coordination possible étroite doit exister entre les divers organismes qui contrôlent la circulation maritime dans la région. Par exemple, les demandes de pilotage pour les pilotes passeront par le même système de communication sans fil dont on se sert pour contrôler la circulation. Il y a donc une répartition des connaissances. Un navire à pilote recevra tous les renseignements nécessaires mais pour que le pilote se rende à un endroit précis c'est le préposé au bureau du contrôle de la circulation qui donnera ce renseignement puisqu'il connaît le mouvement des navires, les conditions de la circulation, les délais aux écluses. C'est donc lui qui peut prévoir avec le plus de précision possible le moment où il faudra la présence d'un pilote. C'est lui qui peut éviter les longues attentes inutiles des pilotes ainsi que leur absence quand leur présence s'impose, ce qui retarderait le navire ainsi que bien d'autres puisque le mouvement de la circulation en serait modifié. Mis à part ces considérations, l'administration de pilotage de la région des Grands Lacs ressemblera fort aux autres et elle sera nommée de la même façon. La seule exception en est que la coordination avec l'administration de la Voie maritime du St-Laurent surveillant le contrôle des navires et les pilotes en sera assurée. L'administration de la Voie maritime du St-Laurent a fait ses preuves dans sa filiale qui s'occupe de la circulation des automobiles sur le pont international de sorte qu'il y a moyen d'intégrer tous ces facteurs d'une façon satisfaisante. Le personnel de soutien sera plus facilement disponible dans le cadre de ce système de coordination en raison des services de nos comptables et de nos ingénieurs. Il me semble que ce soit là une considération extrêmement valable.

M. Rock: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais dissiper mon ignorance géographique en vous demandant si la juridiction de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent commence à l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Oui, un tout petit peu plus loin. Il s'agit peut-être d'un mille du pont Jacques-Cartier. C'est vraiment dans le port de Montréal, du côté sud s'étendant jusque dans la région des lacs que joue pleinement cette compétence.

M. Barnett: Qui est responsable du contrôle de la circulation dans le bas Saint-Laurent?

M. Camu: Dans le bas Saint-Laurent, à partir de Montréal...

[Texte]

Mr. Barnett: Seaward.

Dr. Camu: ... to the Straits of Cabot and Belle Isle, this is coming under the marine services of the department. So there is a distinction between traffic below Montreal and above Montreal. There are two different organizations.

Within the same over-all holding company, if I can use that expression, which is not polite, but it is perhaps the best image I can give, coming under the Canadian Marine Transportation Administration—so since a year now, you have more or less an over-all control over the two. But it is distinctly two regions, two zones, two separate organizations.

Mr. Barnett: Would it be in order, Mr. Chairman, just to pursue for a minute or two this question of interrelationship between traffic control and the operation of the pilotage system?

Some members may recall that in the discussions that we had about Bill C-2, a new part of the Canada Shipping Act, there was quite a bit of discussion about the question of extending traffic control. Some discussion indeed was about establishment of traffic control on certain areas on the Pacific coast, and I find myself a little bit puzzled at this point, envisaging the kind of system of close control of navigation of the large cargo tankers that we discussed under that bill, about just what kind of interrelationship there is going to be between the authority of a pilot and the master of a ship, and the traffic control services. I would like to have some clarification of this in my mind.

Some of us have been involved in discussions in another committee about the possibility of an oil tanker route operating through the Strait of Juan de Fuca into the Keefer Sound and Strait of Georgia area, and certainly one of the points that was brought out, I think, quite well in those discussions, is that we are not concerned only with the actual oil tankers themselves, but with a multiplicity of other kinds of traffic which may or may not be carrying pilots as matters stand. But nevertheless a relatively small, dry cargo vessel charging into an oil tanker in those close waters may cause just as much damage as if the oil tanker ran onto a rock in one of those channels.

The point I am concerned about, and I raise it here, because if I understand it correctly, there is in operation a traffic control system in the St. Lawrence River seaward from Montreal at the present time—I wonder if we could have some expansion of just how people in the department envisage this system working out under this new pilotage authority arrangement.

Dr. Camu: In general terms I think we have to make the following distinction, that the control of patterns of traffic anywhere in Canadian waters is and will remain under the government's responsibility, directed by marine services where it is the case, and within the Great Lakes from Montreal above by the St. Lawrence Seaway Authority, both being of course representative of the government. They are responsible for these traffic patterns, for the information to the public of where ships are at any one time of the day, and at the same time to

[Interprétation]

M. Barnett: Vers le large.

M. Camu: ... jusqu'au détroit de Cabot et Belle Isle, cette partie géographique tombe sous la coupe des services maritimes du ministère. Il faut donc établir une distinction très nette entre la circulation en amont et en aval de Montréal puisque deux organisations différentes sont en cause.

Dans le cadre de la même société de portefeuille, si vous pouvez me passer cette expression qui n'est pas extrêmement polie mais qui traduit avec le plus de précision l'image que j'essaie de vous présenter et qui tombe sous la coupe de l'administration du transport maritime du Canada... dès lors, depuis un an vous avez la maîtrise globale des deux organisations. Par ailleurs, il s'agit de deux régions distinctes, de deux zones séparées et de deux organisations différentes.

M. Barnett: Serait-il conforme au règlement, monsieur le président, de continuer dans la même verve soit les rapports existants entre le contrôle de la circulation et l'exploitation du système de pilotage?

Vous vous souviendrez sans doute des débats que nous avons eus au sujet du Bill C-2, une nouvelle partie de la loi sur la marine marchande du Canada. A ce moment-là, on avait vraiment débattu la question d'étendre le contrôle de la circulation. On avait songé à établir un contrôle de la circulation dans certaines régions de la côte du Pacifique. En revanche, les cartes semblent un peu mêlées quand on envisage ce genre de système de contrôle étroit de la navigation exercé sur les gros pétroliers qui entraînent dans ce projet de loi. Quel lien existera-t-il entre l'autorité d'un pilote et d'un capitaine de navire d'une part et les services de contrôle de la circulation d'autre part. J'aimerais avoir des précisions à ce sujet.

Quelques-uns parmi nous ont entamé des discussions dans un autre comité portant qu'il serait possible qu'un pétrolier navigue dans le détroit de *Juan de Fuca* dans le *Keefer Sound* et dans le détroit de *Georgia*. Un des arguments qu'on a fait valoir dans ces discussions est certainement que nous ne nous préoccupons pas des pétroliers comme tels mais de l'afflux des autres moyens de circulation qui peuvent ou non avoir des pilotes à bord. Il reste qu'un petit cargo entrant en collision avec un pétrolier dans des eaux étroites peut causer autant de dommage que si le pétrolier frappait un rocher dans l'un de ces chenaux.

Je soulève cette question parce que je crois savoir qu'il existe un système de contrôle de la circulation au large de Montréal sur le fleuve Saint-Laurent à l'heure actuelle et je serais fort heureux que les fonctionnaires du ministère nous expliquent comme ils envisagent ce système dans le cadre du nouvel accord de l'administration de pilotage.

M. Camu: D'une façon générale, il faut établir la distinction suivante: le contrôle des tendances de la circulation partout dans les eaux canadiennes demeure et demeurera la responsabilité de l'État qui se sert parfois des services maritimes. En ce qui concerne les Grands Lacs en aval de Montréal le contrôle de la circulation tombe sous le contrôle de la coupe de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, comme chacun sait, ces deux organismes représentent le gouvernement. En effet, ils sont responsables des tendances de la circulation

[Text]

try to have over-all supervision on a very smooth flow of traffic in our waters in and out of harbours everywhere.

This is really government responsibility. It can be done in the field directly, by what we call a traffic supervisor, or by a dispatcher or by a harbour master and so forth. But they are various segments of government responsibility. The dispatching of pilots to board a ship—that is entirely the responsibility of the pilotage authority, and tomorrow of these future four regional authorities. This is a separate thing altogether, and they are usually called, in French, *le tour de rôle* procedure, which makes a lot of sense. It is one—each one after another, as ships are coming in, a pilot is allocated to this ship to take the command and move on board. So the dispatching of pilots, which is an important operational function today and tomorrow of these regional authorities, is a separate thing altogether from the traffic of over-all patterns which is done, of course, by government employees at all levels. I think this is the key distinction between the two types of responsibilities and the two organizations. It resembles in effect the traffic pattern you have in a city where you have lights or policemen at street corners, but then the driver of the car is responsible for his car. It is the same idea.

Mr. Barnett: Does the traffic control have overriding authority to tell a ship whether or not it should have a pilot aboard? For instance, "You stop" or "You go this way" or "You go that way", as matters now stand?

• 1050

Mr. Camu: You are touching on a very delicate point.

Mr. Barnett: Who makes the final decision about what a ship actually does in a given set of circumstances?

Mr. Camu: If you have an emergency anywhere in Canadian waters then, of course, direct orders are given because of the safety of all the other ships involved in the area, so that is pretty clear. Under other circumstances—and there are an infinite number of circumstances—it is not that clear-cut. Under other circumstances, of course, the master remains the master on board his vessel. What we will do is give him a tremendous flow of information that was not available to him, let us say, five years, ten years or thirty-five years ago, because with the technology now and the background that the master can get and with the pilot on board who has knowledge of the specific area where the ship is headed we feel that he can make all the sound decisions when the time comes. What we are really doing is regulating the flow of traffic so that nobody loses a minute if at all possible.

When you are in restricted waters where it is tied up, where it is a bit more complicated, such as in Seaway waters, for instance, the orders are not always given on

[Interpretation]

ainsi que du contrôle de la marche des navires. Ces services exercent donc une surveillance d'ensemble sur la circulation extrêmement souple qui se fait dans nos eaux à l'intérieur des ports et au large.

Il appartient au gouvernement d'assurer ce contrôle. On peut le faire directement grâce à un surveillant de la circulation ou à un contrôleur de la marche des navires ou encore par un capitaine du port. Les fonctions de ces préposés à la circulation ont une nature essentiellement gouvernementale. Lorsque les pilotes reçoivent l'ordre de monter à bord, cette régulation est entièrement la responsabilité de l'administration de pilotage. Demain, cette responsabilité tombera sous la coupe des quatre administrations régionales. Il s'agit donc d'une procédure nettement distincte qu'on appelle la procédure du tour de rôle qui est très censée à mon avis. Quand les bateaux entrent à la queue leu leu le pilote se voit assigner un navire dont il prendra la commande et montra à bord. Le *dispatching* des pilotes qui constitue une fonction importante des administrations régionales actuelles et futures est nettement distincte des tendances de l'ensemble de la circulation que contrôlent les fonctionnaires du gouvernement à tous les niveaux. Je crois que c'est là la distinction majeure qu'il faut établir entre ces deux genres de responsabilités et les deux organismes. Cela ressemble, de fait, aux tendances de la circulation que vous avez dans une ville, là où vous avez soit des feux de circulation ou des policiers installés aux intersections, toutefois, le conducteur de l'automobile est responsable de son automobile.

M. Barnett: Est-ce que dans l'exercice du contrôle de la circulation, l'administration a l'autorité inattaquable de dire au capitaine d'un navire si ou ou non il doit avoir un pilote abord? Par exemple, de dire: «Arrêtez-vous» ou: «Dirigez-vous de ce côté» ou «dirigez-vous de cet autre côté», comme les choses se présentent actuellement?

M. Camu: Votre question est particulièrement délicate.

M. Barnett: Qui prend la décision finale déterminant le mouvement qu'effectuera le navire dans telles ou telles circonstances?

M. Camu: En cas d'urgence, à quelque endroit que ce soit en eaux canadiennes, alors, bien entendu, les ordres directs sont donnés car la sécurité de tous les autres navires dans cette région est en cause, alors tout se fait d'une manière très précise. En d'autres circonstances, il peut y en avoir une énorme variété, la situation n'est pas aussi déterminée. En d'autres circonstances, bien entendu, le capitaine demeure le seul maître à bord de son navire. Ce que nous ferons, c'est que nous lui fournirons une énorme quantité de renseignements qui ne lui étaient pas disponibles, disons, par exemple, il y a cinq ans ou il y a dix ans ou il y a trente-cinq ans, car avec la technologie actuelle et les renseignements que le capitaine peut obtenir et avec l'aide du pilote à son bord qui a la connaissance précise de la région vers laquelle se dirige le navire, nous croyons que le capitaine peut prendre des décisions valables le temps venu. Ce que nous faisons, en réalité, c'est de régulariser le flot de la circulation de sorte que personne ne perde de temps si cela est possible.

[Texte]

the radio but are given by a system of lights, so when he is entering a lock he has a system of lights. There is a big panel in the distance and there are red, yellow and green lights which more or less resembles the traffic that we drivers are familiar with, and they have to follow that. There are stop limits and there are approaches, and he has to slow down in specific waters. All this is part of a complex set of regulations and they have to follow that, there is no doubt about it. In other words, the rules of the road are very explicit and there are hundreds and hundreds of clauses, so they have to respect all this. It is quite a system.

The Chairman: If there are no other questions on subclauses (1) and (2), then we have an amendment to Clause 4(3).

Mr. Duquet: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 18 on page 3 and substituting the following:

graphs (b) to (d) of subsection (3) of that

Then it continues on to line 19 as it is there.

Amendment agreed to.

Clause 3 agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

Clause 5 to 8 inclusive agreed to.

On Clause 9—*Employment of Staff*

Mr. McCleave: You have two government amendments here which apparently meet the suggestions of the pilots.

Mr. Trudel: I move that Clause 9(1) be amended on page 6 by striking out lines 4 and 5 and substituting "thority". It would then read:

...as are necessary for the proper conduct of the work of the Authority.

Amendment agreed to.

Mr. Trudel: I move that Bill C-246 be amended by striking out lines 12 and 13 on page 6 and inserting in its place: "Authority may contract with."

Amendment agreed to.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, now that we have made that amendment to subclause 2, there was also a request by the pilots that the word "may", which has just been read, should become "shall", and I think we should have a comment from Mr. Macgillivray or other legal counsel on that point.

Mr. Macgillivray: Yes, Mr. Chairman, the pilots did suggest that in line 12 the word "may" should be deleted and substituted with the word "shall". This then would

[Interprétation]

Lorsque vous arrivez dans des eaux d'étendue restreinte où il y a des limites à la circulation, cela est un peu plus compliqué, par exemple, dans la Voie maritime, les ordres ne sont pas toujours communiqués par radio mais ils sont communiqués par un système de feux de sorte que lorsque le navire fait son entrée à une écluse il bénéficie du système des feux. Il y a un énorme tableau situé à une certaine distance sur lequel il y a des feux rouges, jaunes et verts, ce qui ressemble plus ou moins aux feux de circulation que tous les conducteurs connaissent et les navires doivent obéir à ces feux. Il y a des arrêts obligatoires, il y a les voies d'approche et parfois le capitaine doit ralentir la marche de son navire dans certains secteurs particuliers. Tout cela fait partie d'un ensemble très complexe de règlements que les capitaines doivent observer. Cela ne fait aucun doute. En d'autres mots, les règlements de la circulation maritime sont très précis et comportent des centaines et des centaines d'articles que les capitaines doivent observer, il s'agit d'un système assez complexe.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions touchant les paragraphes (1) (2), nous avons présentement un amendement à l'article 4 (3).

M. Duquet: Je propose que le bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 20 à la page 3 et son remplacement par ce qui suit:

les alinéas (b) à (d) du paragraphe (3).

Et le paragraphe se poursuit à la ligne 21 tel qu'il est présentement.

L'amendement est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté tel qu'amendé.

Les articles 5 à 8 sont adoptés.

A l'article 9—*Emploi de personnel*

M. McCleave: Je vois que vous avez ici deux amendements du gouvernement qui vont apparemment satisfaire les suggestions faites par les pilotes.

M. Trudel: Je propose que l'article 9 (1) soit modifié à la page 6 par le retranchement des lignes 4 et 5 et le remplacement du terme «Administration». L'article se lirait alors comme suit:

...qui sont nécessaires au bon fonctionnement de l'administration.

L'amendement est adopté.

M. Trudel: Je propose que le bill C-146 soit modifié par le retranchement des lignes 13 et 14, et le remplacement par ce qui suit: «celle-ci peut avec.»

L'amendement est adopté.

M. McCleave: Monsieur le président, maintenant que nous avons porté un amendement au paragraphe 2, je voudrais signaler que les pilotes ont demandé que le mot «peut», qu'on vient de lire, devrait devenir «doit», et je crois que nous devrions demander à M. Macgillivray ou à un autre conseiller juridique de faire un commentaire à ce sujet.

M. Macgillivray: Oui, monsieur le président, les pilotes ont en effet suggéré que le mot «peut» à la ligne 13 soit retranché et remplacé par le mot «doit». Alors, cela vou-

[Text]

mean that the Pilotage Authority would be bound to contract with the group of pilots who had elected to proceed by the contract route rather than as employees. I think it would put the Pilotage Authority in an untenable position if, when it has to sit down and discuss the terms of this contract, it is under a legislative injunction that it must enter into a contract. This is a problem that I could not see a way around, unless we leave them with some discretion. The Pilotage Authority must have some power in its dealings with the pilots' power to decide whether it will enter into a contract or otherwise, and I think the pilots have their weapon in that they can withdraw their services in the event that no contract is given.

Mr. McCleave: So you do not want to put either side really in a strait jacket?

Mr. Macgillivray: That is right.

Mr. Laflamme: Beginning with the last part of Clause 9(2) at page 6, Mr. Chairman, I think the word "may" is well taken. But the problem there could be that if the Authority shall or may:

...not employ pilots or apprentice pilots in any region or part thereof where such a contract is in effect.

• 1100

There may be situations where a contract is not signed, and at this time I believe if we want to have this section really effective and keep in balance the bargaining powers of both parties, it should be much more appropriate if we said: where the pilots have so elected.

As soon as the pilots have decided to contract, the contract may not be signed already, but what would happen then during that period? If we wait until the contract is signed then the authority may take one, may take six months or a year to sign the contract. During that period it will be entitled to hire pilots and to hire scabs, if you want to use that word. Then the pilots would be put in the position where the authority may, for some reason, delete the signature of the contract and then have the capacity of hiring some other people.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Laflamme: As soon as the pilots have decided to join together to sign a contract with the authority, then I think this article must be effective and if we want to have it effective it must start right after there has been an election of choice by the pilots to join together to sign the contract; I mean, when they have expressed to the authority their choice to join together in contracting with the authorities. Then the authority shall not employ pilots or apprentice pilots as soon as this choice has been signified to them.

Mr. Macgillivray: I would have trouble, sir, deciding what happens in the interim. The pilots elect to proceed by contract...

[Interpretation]

draît dire l'Administration de pilotage devrait signer un contrat avec le groupe de pilotes qui choisissent de procéder par voie de contrat plutôt qu'en tant qu'Employé. Je crois que cela placerait l'Administration de pilotage dans une position intenable si, lorsqu'elle doit entamer des discussions au sujet de ce contrat, elle se trouve obligée par voie d'injonction législative de signer un contrat. J'ai l'impression qu'on ne peut pas éviter ce problème, à moins de leur accorder une certaine discrétion. L'Administration de pilotage doit avoir un certain pouvoir vis à vis le pouvoir des pilotes de décider s'ils décideront de demander un contrat ou non, et je crois que les pilotes détiennent un certain pouvoir du fait qu'ils peuvent retirer leur service dans le cas où on ne leur accorde pas de contrat.

M. McCleave: Donc, vous ne voulez vraiment pas que les deux côtés se trouvent pris dans un carcan.

M. Macgillivray: C'est exact.

M. Laflamme: En commençant avec la dernière partie de l'article 9 (2) à la page 6, monsieur le président, je crois que le mot «peut» est bien choisi. Mais, le problème là pourrait être à savoir si l'Administration peut ou doit:

...ne doit pas employer de pilotes ou apprentis-pilotes dans toute région ou partie de région où un tel contrat est en vigueur.

Il peut y avoir des situations dans lesquelles un contrat n'est pas encore signé et à ce moment-là je crois que si nous voulons que cet article soit vraiment efficace et maintenir l'équilibre dans les pouvoirs de négociation des deux parties en cause, il serait plus approprié de dire: «Lorsque les pilotes ont fait un tel choix.»

Dès que les pilotes ont décidé d'entrer en contrat de signé immédiatement, mais alors qu'arrive-t-il durant cette période? Si nous attendons jusqu'à ce que le contrat soit signé, à ce moment-là l'administration de pilotage peut prendre un mois, six mois ou un an avant de signer le contrat. Au cours de cette période elle aurait le droit d'engager des pilotes et d'engager des briseurs de grève, si vous désirez utiliser ce mot. A ce moment-là les pilotes seraient dans une situation selon laquelle l'administration peut, pour quelque raison que ce soit, retarder la signature du contrat et jouir à ce moment-là de la capacité d'engager d'autre personnel.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Laflamme: Dès que les pilotes ont décidé de se grouper ensemble pour signer un contrat les liant à l'administration de pilotage, je pense alors que cet article doit être efficace et si nous voulons qu'il le soit il doit entrer en vigueur immédiatement après que le choix a été établi par les pilotes de se joindre ensemble pour signer le contrat; je veux dire une fois qu'ils ont avisé l'administration de pilotage de leur choix de se grouper ensemble pour entrer en contrat de louage de services avec les administrations. A ce moment-là l'administration ne devrait pas pouvoir employer des pilotes ou des apprentis-pilotes dès que ce choix lui a été signifié.

M. Macgillivray: J'éprouve certaines difficultés, monsieur, à décider de ce qui se produirait au cours de la période intérimaire. Les pilotes décident d'entrer en contrat...

[Texte]

Mr. Laflamme: That is it.

Mr. Macgillivray: ...and then a contract must be negotiated.

Mr. Laflamme: Yes.

Mr. Macgillivray: In the interim, somebody has to be doing the piloting. There is no contract and I just do not know what the system would be in this interim. Who would be entitled to pilot? Presumably, the pilots who are there and are qualified and licensed are going to be the ones to pilot, but first, there is the trouble with what happens while the contract is being negotiated; second, there is the fact that again, I think, this gives the weight of influence to the pilots rather than to the pilotage authority, which they object to.

It seems to me that whichever way we have considered writing this, the edge is going to be given to one side or the other.

Surely, it is still the responsibility of the government to govern and where there must be an edge given to someone, I think it should be given to the government's side in the argument rather than to the governed side.

Mr. Laflamme: I do not want to have all the power in the hands of the pilots nor do I want to have the authority putting the pilots in such a position that they could be put aside by this clause. What I would like to express—I do not know whether I was clear enough on this—is that as soon as a group of pilots within an area has decided and elected to join and have signified to the authority that they will contract with them, then what is the meaning of this clause when we say that:

...the Authority shall not employ pilots or apprentice pilots...
...in this area?

Mr. Macgillivray: It is when the contract is in effect. If there is a contract then we think that in the area covered by it all the pilots should be of the same type; in any particular area all the pilots should be of the same type.

Mr. Laflamme: Agreed, but you realize that this pilotage clause is a kind of a certification of representation of a group. Suppose that 60 of the pilots agreed. The remaining 40 persons could then be hired by the authority and the others will have no bargaining power to negotiate the conditions of their contract.

Mr. Macgillivray: I think sir, if it is an area where you need a hundred pilots the withdrawal of services by a majority of them is going to very seriously disrupt shipping and practically bring it to a standstill. If the majori-

[Interprétation]

M. Laflamme: C'est bien cela.

M. Macgillivray: ...il leur faut alors négocier ce contrat.

M. Laflamme: Oui.

M. Macgillivray: Au cours de la période intérimaire, quelqu'un doit s'occuper de piloter les navires. Il n'y a pas de contrat et je ne sais vraiment pas comment ce système pourrait fonctionner au cours de la période intérimaire. Qui aurait le droit de piloter? Nous pouvons émettre l'hypothèse selon laquelle les pilotes qui sont dans cette région et qui sont qualifiés et ont le brevet pertinent seront ceux qui feront le pilotage, mais tout d'abord, le problème découle de ce qui peut se passer durant les négociations touchant ce contrat, deuxièmement, il y a le fait, encore une fois, que cela donne beaucoup d'influence aux pilotes plutôt qu'à l'administration de pilotage dont ces derniers ne veulent pas.

Il me semble que quelle que soit la manière de rédiger cet article, l'avantage sera donné à l'une des parties ou à l'autre.

Il appartient de toute évidence au gouvernement de gouverner et s'il faut donner un avantage à quelqu'un, je crois que cet avantage devrait être du côté du gouvernement lors d'une discussion plutôt que du côté assujetti au gouvernement.

M. Laflamme: Je ne veux pas que les pilotes aient en main tous les pouvoirs pas plus que je voudrais que l'administration puisse placer les pilotes dans une telle situation qu'ils n'auraient plus aucun pouvoir aux termes de cette modalité. Ce que j'ai voulu dire, je ne me suis probablement pas exprimé suffisamment clairement à ce sujet, c'est que dès qu'un groupe de pilotes à l'intérieur d'une région a décidé de se grouper ensemble et ont avisé l'administration de pilotage qu'ils entreraient en contrat avec elle, alors que signifie cet article lorsque nous déclarons:

...L'Administration ne doit pas employer de pilotes ou apprentis-pilotes...
...dans cette région?

M. Macgillivray: Cela s'applique lorsque le contrat est en vigueur. S'il y a un contrat en vigueur nous croyons alors que dans cette région assujettie au contrat tous les pilotes devraient être de la même catégorie; dans toute région déterminée tous les pilotes devraient être de la même catégorie.

M. Laflamme: D'accord, mais vous vous rendez compte que cet article touchant le pilotage représente un genre d'accreditation pour la représentation d'un groupe. Si nous prenons l'hypothèse selon laquelle 60 des pilotes sont d'accord pour entrer en contrat, les autres 40 pilotes peuvent alors être employés par l'Administration et les 60 pilotes mentionnés au départ n'auraient plus aucun pouvoir de négociation lorsqu'il s'agira d'établir les conditions de leur contrat.

M. Macgillivray: Je crois, monsieur, que si dans une région où vous avez besoin de 100 pilotes, il y a retrait de service par la majorité de ces pilotes, un tel retrait nuira considérablement aux expéditions maritimes et gèlera

[Text]

ty of the pilots in any place do decide against employment, decide on contract, then they have a considerable weapon in their hands in being able to withdraw their services.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, it does seem to me that our friend, Mr. Macgillivray, has contradicted himself at least a couple of times here because on the one hand, and he has just repeated it, he has said that the pilots have the right to withdraw their services but if the authority is free to hire pilots for wages in a situation where there is no contract in effect, then it seems to me that any question of any form of bargaining just goes out the window.

On the other hand where pilots are being employed for salary, if a situation does develop where there is a withdrawal of services, the implication would be that the authority would be then free to go out and hire pilots under some other form of contract. When one gets to the question of where does the balance of power rest, Mr. Macgillivray said, "Well, it should rest on the side of the employer of the employing agency." It seems to me we are getting down to something pretty fundamental here.

If I might just draw a parallel between this situation and that of the railways, so far at least, we have always accepted the principle that if in a major national situation such as a railway system there is a withdrawal of services to an extent or to a degree that the vital economic and social interests of the nation are affected to the point where action is needed we then come back and put the question in the lap of Parliament to deal with. Although we would all admit that a disruption of services in a major traffic artery is a pretty serious thing which has an outflow of consequences that reverberate across the nation, it does seem to me that we should certainly think very seriously about putting into this legislation a principle which is different from that which is generally applicable. I realize that here we are talking about a situation where a group of pilots has decided that they want a slightly different arrangement as far as how they get their remuneration is concerned as compared with people on wages or salary.

• 1110

It does not seem to me, however, that in allowing this alternative method of reaching an agreement for remuneration, we are in any way departing from the generally established principle that it is a matter of negotiations between an employing or a hiring authority and a group of people who are selling their services. I think we should try to be careful to see that this is drafted in such a way that the same basic principles that would apply under our normal labour legislation for people who work under federal jurisdiction are carefully spelled out here. This I think is the point that Mr. Laflamme is trying to make. Certainly I would agree with him and I would plead with the Committee to try to ensure that that basic principle, where in effect we come back to the judgment of Parliament if it is a national emergency, be retained

[Interpretation]

presque complètement tout trafic maritime. Si la majorité des pilotes dans un secteur décide de ne pas accepter un emploi, mais plutôt d'entrer en contrat, ils ont alors en main une arme très forte puisqu'ils peuvent retirer leurs services.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, il me semble que notre ami, M. Macgillivray, s'est contredit au moins deux fois lors de son témoignage car, d'une part, et il vient tout juste de le répéter, il a déclaré que les pilotes avaient le droit de retirer leurs services, mais si l'Administration a la liberté d'engager des pilotes à salaire dans le cas où il n'y a pas de contrat en vigueur, il me semble alors que toute question touchant toute forme de négociation n'a vraiment plus aucune importance.

D'autre part, là où les pilotes sont employés pour un salaire, si la situation devient telle qu'il y a retrait des services, il découlerait d'une telle situation que l'Administration aurait à ce moment-là toute liberté d'engager des pilotes sous toute autre forme de contrat. Lorsqu'on en arrive à la question de savoir où se situe l'équilibre des pouvoirs, M. Macgillivray a déclaré: «Eh bien cet équilibre devrait se situer du côté de l'employeur ou de l'organisme employeur.» Il me semble que nous en arrivons à un principe qui est assez fondamental ici.

Si je peux présenter un parallèle entre cette situation et celle des chemins de fer, jusqu'à présent, du moins, nous avons toujours accepté les principes selon lesquels dans une situation d'importance nationale, par exemple celle touchant le système des chemins de fer, s'il y a retrait des services à un point tel que les intérêts essentiels de la nation dans le domaine économique et social sont touchés jusqu'à un tel point qu'il est nécessaire de prendre action, alors nous posons le problème au Parlement qui prend la décision qui s'impose. Bien que nous admettions tous qu'une interruption de services dans un domaine important de circulation est particulièrement grave puisque ses répercussions se reflètent d'un bout à l'autre du pays, il me semble que nous devrions considérer très sérieusement d'inscrire dans ce projet de loi un principe qui est différent de celui que nous mettons en pratique d'une manière générale. Je me rends compte que nous parlons ici d'une situation dans laquelle un groupe de pilotes a décidé qu'il désire une entente légèrement différente en ce qui a trait à la manière de recevoir leur salaire en comparaison des employés salariés.

Il ne me semble pas, toutefois, qu'en permettant cette autre méthode d'en arriver à une entente touchant la rémunération, nous nous écartons de quelque manière que ce soit du principe généralement établi selon lequel il s'agit de négociations entre l'organisme employeur et un groupe de personnes qui vendent leurs services. Je crois que nous devons faire particulièrement attention pour nous assurer que ce libellé est rédigé de telle manière que les mêmes principes fondamentaux qui s'appliqueraient aux termes de notre législation habituelle touchant le travail du personnel sous juridiction fédérale sont clairement décrits ici. Je crois que c'est là la question soulevée par M. Laflamme. Je suis certainement d'accord avec lui et je demande au Comité de s'assurer que ce principe fondamental selon lequel nous demandons au

[Texte]

clearly in this legislation and that we not put a group of pilots in a different position just because they decide that they want to go the road suggested in this clause in respect of the terms and conditions under which they receive their remuneration.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Well, sir, what we have here is that the pilots are entitled to all the benefits of the IRDI Act and so on if they elect to become employees. If they elect not to become employees, it is more difficult to give them all those benefits without serious changes in the drafting and which I have not been able to come up with. If the wording is changed in the manner that Mr. Laflamme has suggested, that is in the last line "where such a contract is in effect", we substitute the words "where the pilots have so elected", there would be a hiatus in between the election by the pilots and the entry into a contract, which I do not see how we could cover.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I believe that Clause 9(2) should be adopted as amended and that no change should be made. If any change should be made according to what Mr. Laflamme wishes, I think he should make another clause to cover that and then decide on that.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I have not put any amendment before the Committee so far. I just wanted to have something clarified in my mind because when we use the words, and I shall repeat them, "the Authority shall not employ pilots or apprentice pilots in any region thereof or part of region thereof where the pilots have signified to the Authority that they wanted to contract with them"—if we say that the Authority shall not employ pilots until the contract is signed, there is a vacuum there where anything may happen. I do not know whether you want to or not, but if you wanted in the same paragraph to give the pilots the choice to associate, then at least you should provide a section or something where there could be a balance of bargaining power. Otherwise this article is completely ineffective or may become ineffective. I think it should be understood that in a given area, for example, if the great majority of the pilots did make their choice to contract with the Authority, then the Authority should employ pilots in this area only after the contract has been signed so that the Authority can tell the pilots, sign the contract and then we will hire you. But the discussions, the negotiations, might take three or four months or even one year, and during that period the pilots that have expressed the intention of going into an association or signing a contract will be left in no position. I do not know how you can deal with that, but do you really want to have this paragraph effective?

[Interprétation]

Parlement de prendre la décision finale dans un cas d'urgence nationale, soit inscrit clairement dans ce projet de loi et que nous ne plaçons pas un groupe de pilotes dans une situation différente simplement parce qu'ils ont décidé d'utiliser les modalités suggérées par cet article en ce qui a trait aux conditions selon lesquelles ils peuvent recevoir leur rémunération.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Eh bien, monsieur, selon le libellé que nous avons ici, les pilotes ont le droit de tirer avantage de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail et autres s'ils décident de devenir des employés réguliers. S'ils décident de ne pas devenir des employés, il est beaucoup plus difficile de leur fournir tous ces avantages sans causer de sérieuses modifications dans la rédaction du projet de loi et je n'ai vraiment pas été capable d'y arriver. Si le libellé est modifié selon la suggestion de M. Laflamme, c'est-à-dire que la dernière ligne: «où un tel contrat est en vigueur», soit remplacée par: «lorsque les pilotes ont fait un tel choix», il y aurait une période intérimaire entre la prise de décision des pilotes et l'entrée en vigueur du contrat, et je ne sais vraiment pas comment nous pouvons tenir compte de cette période.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je crois que l'article 9(2) devrait être adopté tel que modifié et sans aucun autre changement. Si toute modification doit être faite selon les désirs de M. Laflamme, je crois qu'il devrait rédiger un autre article pour tenir compte de ses préoccupations et sur lequel nous rendrions une décision.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je n'ai pas jusqu'à présent présenté d'amendement au Comité. J'ai voulu simplement obtenir certaines clarifications car lorsque nous utilisons ce libellé et je vais le répéter: «l'Administration ne doit pas employer de pilotes ou apprentis-pilotes dans toute région ou partie de région où les pilotes ont informé l'Administration du fait qu'ils désirent entrer en contact avec elle» si nous disons que l'Administration ne doit pas employer de pilotes tant que le contrat n'est pas signé, il y a une période intérimaire au cours de laquelle rien ne se produit. Je ne sais pas si vous le voulez ou non, mais si vous désirez, dans le même paragraphe, donner aux pilotes le choix de se grouper, alors vous devriez au moins prévoir un article ou un paragraphe permettant d'établir un équilibre dans les pouvoirs de négociation. Autrement cet article est absolument inefficace ou peut devenir inefficace. Je crois qu'il faut bien comprendre que dans une région donnée, par exemple, si la grande majorité des pilotes ont décidé de négocier en contrat avec l'Administration, alors l'Administration devrait employer des pilotes dans cette région seulement après que le contrat ait été signé de sorte que l'Administration puisse dire aux pilotes, signez le contrat et ensuite nous vous engagerons. Mais les réunions, les négociations, peuvent très bien demander trois ou quatre mois ou même une année et au cours de cette période les pilotes qui auront manifesté le désir de se grouper en association ou de signer un contrat seront laissés sans aucun emploi. Je ne sais vraiment pas comment vous

[Text]

Mr. Macgillivray: It would seem to me, sir, that in the interim period, while they are negotiating the contract, the pilots would be employees of the authority on an interim basis.

Mr. Laflamme: Where is that stated?

Mr. Macgillivray: As the wording stands now, there is nothing to prevent that; but if we change the wording in the way that you have suggested, they would be prevented from being temporary employees during this interim period.

Mr. Rock: That is what I was trying to get at, Mr. Chairman, the fact that this gives the majority of the pilots of that region the right to organize into an association. This paragraph gives them that right and gives them the right to negotiate a contract with the authority; but if they do not wish to do so, they become directly employees of the authority. If you want to put something else in it, I think you should make another subclause. This clause actually gives them the right and I think it should remain as is.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, we seem to be discussing a particular situation where there is a transfer of the arrangement from one where employees are paid on a wage or salary basis to one where they elected to take this other route.

What we should be more concerned with, assuming that that first change has been effected, is to consider the situation that applies when there is a renegotiation going on. As this thing is worded now, it seems to me that it is wide open, three or five years from now, if negotiations are going on as to the terms and conditions of a new contract, for the authority to employ or bring back from retirement, if they are available, pilots who may no longer be in active service, and I think this is what we should be primarily concerned about.

As far as I can see, we should recognize that if it were a period of changing over from one to the other, it is extremely unlikely that a group of pilots, who, after all, are normally pretty responsible people or they would not have the qualifications to be pilots, are going to simply walk off the job. But it is the future that we should be concerned about, as far as the legislation is concerned. It seems to me that if that last line, line 20, should be changed from "thereof, where such a contract is in effect" to "thereof, where the pilots have so elected", that this would put the situation in perspective.

There may be some point to what Mr. Macgillivray is saying, that there be some special provision if a group of pilots is changing from one situation to another: that there might be a need for some wording to clarify that particular situation which is not apt to occur very often; but I think the legislation should clearly spell out the basic position on the more permanent aspect of the matter.

[Interpretation]

pouvez résoudre ce dilemme, mais est-ce que vous désirez vraiment que ce paragraphe soit efficace?

M. Macgillivray: Il me semble, monsieur, qu'au cours de la période intérimaire, durant les négociations touchant le contrat, les pilotes seraient les employés de l'Administration sur une base intérimaire.

M. Laflamme: A quel endroit cela est-il inscrit?

M. Macgillivray: Selon le libellé actuel, il n'y a rien pour empêcher cela; mais si nous modifions le libellé pour répondre à votre suggestion, ils ne pourraient être engagés à titre d'employés temporaires au cours de cette période intérimaire.

M. Rock: C'est à cela que j'essayais d'en venir, monsieur le président, le fait que cet alinéa donne à la majorité des pilotes d'une région particulière le droit de se grouper en associations. Ce paragraphe leur donne ce droit et leur donne le droit de négocier un contrat avec l'Administration; mais s'ils ne désirent pas entrer en contrat, ils deviennent à ce moment-là des employés directs de l'Administration. Si vous voulez ajouter quoi que ce soit, je crois que vous devriez en faire un alinéa supplémentaire. Cet article leur donne actuellement ce droit et je crois que tout devrait rester tel que c'est inscrit présentement.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, il semble que nous discussions ici une situation particulière dans laquelle il y a un transfert partant d'une entente selon laquelle les employés reçoivent un salaire pour passer à une entente selon laquelle ils ont choisi d'entrer en contrat.

Ce dont nous devons nous préoccuper le plus, selon l'hypothèse que cette première modification serait effectuée, est d'étudier la situation qui prévaudra lorsqu'il y aura reprise des négociations. Selon le libellé actuel, il me semble que cet article ne contient absolument aucune restriction, dans trois ans ou dans cinq ans, si les négociations sont en cours en ce qui a trait aux conditions et aux modalités d'un nouveau contrat, l'Administration pourrait employer ou rappeler de leur retraite, s'ils sont encore disponibles, les pilotes qui peuvent très bien ne plus être en service actif, et je crois que c'est de cela que nous devrions nous préoccuper principalement.

A mon avis, il nous faut reconnaître que s'il doit y avoir une période de transition en passant d'une formule à l'autre, il est passablement invraisemblable qu'un groupe de pilotes qui, après tout, sont des gens habituellement suffisamment responsables sinon ils n'auraient pas pu obtenir leur brevet, quitteraient tout simplement leur travail. Mais il nous faut surtout nous préoccuper de l'avenir en ce qui a trait à ce projet de loi. Il me semble que si la dernière ligne, la ligne 21, était modifiée en remplaçant les mots: «où un tel contrat est en vigueur», pour les remplacer par: «où les pilotes ont exercé un tel choix», cela permettrait de placer la situation dans sa perspective réelle.

Il se peut que M. Macgillivray ait raison lorsqu'il dit qu'il devrait y avoir une modalité spéciale si un groupe de pilotes passent d'une situation à l'autre: il serait peut-être nécessaire d'avoir un libellé particulier pour clarifier cette situation précise qui ne se présenterait pas très

[Texte]

• 1120

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I think you would be in a rather chaotic situation in the first instance if after this legislation comes into force, a pilotage authority is set up and the pilots of an area in that region decided they wished to be on contract, immediately their having made the election the pilotage authority would be unable to employ any pilot or apprentice.

Similarly, if there is a changeover, if the pilots come into employment by a regional authority and eventually a group of them in a particular area, a majority, decide that they would prefer to go on the contract basis; once they have made the election they must all be discharged under the wording that you have suggested, sir. How we handle that hiatus is the principal problem.

Mr. Barnett: I can see something of a problem as Mr. Macgillivray is trying to state it, but I do not think this is something that we should pass on lightly. I would be quite prepared to move an amendment along the lines as I have suggested it. Because it is a pretty vital principle I wonder if we could not agree to stand this particular subclause until there is a chance to sort out the various permutations and combinations of a situation.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I just have one more word. Was it agreed in the proposed draft amendments that were declared acceptable by either Mr. Camu or Mr. Macgillivray, that in section 6 of this paper that has been circulated to us that the authority be bound to contract instead of saying that the authority may contract.

The Chairman: May contract.

Mr. Laflamme: May, but you are not going to accept that the authority be bound to contract?

Mr. Macgillivray: Shall.

Mr. Laflamme: No, just a minute there. The word "shall" does not apply to this.

Mr. Macgillivray: I think that is the final result. If you substitute the word "shall" for "may" then the authority would be bound to contract with the pilots and this would put them in an impossible position. When they sat down to negotiate a contract one side would be bound to enter into a contract and the other would not; the other side would have an unfair advantage.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I do not think we understand each other very clearly. I would like to have it stand.

[Interprétation]

fréquemment; mais je crois que le projet de loi devrait porter clairement la prise de position fondamentale touchant l'aspect permanent d'une telle situation.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je crois que vous seriez dans une situation plutôt cahotique dans le premier cas si immédiatement après l'entrée en vigueur de ce projet de loi, une administration de pilotage est établie et que les pilotes d'un secteur de cette région décident d'entrer en contrat, immédiatement après qu'ils auront pris cette décision, l'Administration de pilotage serait incapable d'employer tout pilote ou tout apprenti-pilote.

De la même manière, s'il y a une période transitoire, si les pilotes deviennent employer d'une administration régionale et qu'éventuellement un groupe d'entre eux dans un secteur en particulier, une majorité d'entre eux, décident qu'ils préfèrent entrer en contrat de louage de service; une fois qu'ils ont fait ce choix, ils doivent tous être congédiés aux termes du libellé que vous avez suggéré, monsieur. Comment résoudre ce dilemme, c'est là le problème principal.

M. Barnett: Je peux certainement percevoir certains aspects du problème comme M. Macgillivray essaie de le décrire, mais je ne crois pas que ce soit quelque chose sur lequel nous ne devrions pas nous attarder. Je suis prêt à proposer un amendement selon les suggestions que j'ai faites. Puisqu'il s'agit d'un principe presque essentiel, je me demande si nous ne pourrions pas être d'accord pour réserver cet alinéa en particulier jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de faire le tri des différentes solutions et combinaisons de solutions découlant d'une telle situation.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je n'ai qu'un seul mot à ajouter. A-t-on accepté dans les amendements proposés qui ont été déclarés acceptables par M. Camu ou M. Macgillivray, qu'à l'article 6 de ce document qui nous a été distribué, que l'Administration serait obligée d'entrer en contrat plutôt que de dire que l'Administration pouvait entrer en contrat.

Le président: Peut entrer en contrat.

M. Laflamme: Peut, mais vous ne voulez pas accepter que l'Administration soit obligée d'entrer en contrat?

M. Macgillivray: Doit.

M. Laflamme: Non, attendez un instant. Le mot «doit» n'entre pas en cause ici.

M. Macgillivray: Je crois que c'est là le résultat final. Si vous remplacez le mot «doit» pour le mot «peut», à ce moment-là, l'Administration serait obligée d'entrer en contrat avec les pilotes et cela rendrait leur situation tout à fait impossible. Lorsqu'ils commenceront à négocier un contrat, l'une des parties serait obligée d'entrer en contrat alors que l'autre partie ne le serait pas; l'autre partie jouirait d'un avantage injuste.

M. Laflamme: Monsieur le président, je ne crois pas que nous nous comprenions très bien l'un et l'autre. Je voudrais que cet alinéa soit réservé.

[Text]

The Chairman: Does the Committee agree that we stand this clause until after lunch? Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, before we do discuss the amendment or stand the subclause, it seems to me that there is some kind of misunderstanding here. This subclause seems simple enough to me. If the pilots are in a corporation and do not want to accept employment with the authority, then the authority as well as the pilots may contract their services. It seems to me that all they would have to do would be to eliminate the length of that agreement of contract during which time they can come to an agreement with the authority; either they come as employees or they rent their services. During the discussions the employees are fully protected. The subclause says that the administration in such a case:

...the Authority shall not employ pilots or apprentice pilots in any region...

● 1125

So I think it is a very fair protection for the pilots because of that last clause which says that during the discussions the authority cannot hire pilots. On the other hand, if they do not accept being shareholders of a body corporate, if they decide not to become employees of the authority it does not mean that they will not be willing at that time to rent their services for the duration of the discussions. Also, as I said before, they have that protection at the end of the clause, so I do not think the clause could be any clearer than it is now, and everybody is very well protected, especially the pilots. They seem to be very well protected with the clause.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: The only purpose of my intervention is to have this clause effective, and if it is not going to be effective, mind you, it is useless to stipulate that the pilots in a given area may join an association. At least if we are going to keep the wording as it is we must put the delay during which there would be negotiations, after which something has to be done. Otherwise, we authorize a group of people to associate and then we may completely render ineffective their association simply by not signing the contract. I would like, either Dr. Camu, or someone else to try to convince me or to convince the members of the Committee that in a sense this is not the effect of the wording of this clause.

The Chairman: Gentlemen, would you agree that we stand this clause until after dinner? Maybe Mr. Macgillivray and Dr. Camu will have a chance to study this item again. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.
Clause 9 allowed to stand.

The Chairman: Members of the Committee would you agree that we go back to Clause 6. Dr. Camu says he has a little change to Clause 6 (3)? Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

[Interpretation]

Le président: Est-ce que le Comité est d'accord pour que nous réservions cet article jusqu'après le déjeuner? Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, avant de discuter d'amendements ou de réserver l'alinéa, il me semble qu'il y a une certaine incompréhension ici. Cet alinéa me semble assez simple. Si les pilotes sont groupés en association, ils ne désirent pas accepter de l'emploi au sein de l'Administration, à ce moment-là, l'Administration ainsi que les pilotes peuvent entrer en contrat de louage de service. Il me semble que tout ce qu'ils ont à faire est d'éliminer la période de cette entente touchant le contrat durant la période de temps nécessaire à en arriver à une entente avec l'Administration; soit qu'ils deviennent des employés ou qu'ils louent leurs services. Durant les négociations les employés sont protégés complètement. L'alinéa porte que l'Administration dans un tel cas:

...l'Administration ne doit pas employer de pilotes ou d'apprentis-pilotes dans toute région...

Je crois donc que les pilotes sont très bien protégés puisqu'il est dit à la fin de l'article que pendant les discussions, l'administration ne peut pas engager de pilotes. D'autre part, s'ils n'acceptent pas d'être membres actionnaires d'une société, s'ils décident de ne pas être des employés de l'administration, ceci ne veut pas dire qu'ils ne sont pas prêts à louer leurs services pendant la durée des discussions. En outre, comme je l'ai dit tout à l'heure, ils sont protégés par la fin de l'article et je ne crois pas que celui-ci peut être plus clair. Tout le monde est bien protégé, surtout les pilotes.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je ne suis intervenu que pour que cet article soit efficace et s'il ne l'est pas, attention, il est inutile de stipuler que les pilotes peuvent s'associer dans une région donnée. Au moins, si nous gardons les termes actuels, nous devrions fixer notre limite, après les négociations, ou il faudra faire quelque chose. Autrement, nous autorisons un groupe de personnes à s'associer puis nous pouvons rendre leur association totalement inutile en refusant de signer le contrat. Je voudrais que M. Camu ou quelqu'un tente de me convaincre ou de convaincre les membres de ce Comité et de nous prouver que cet article est sans danger.

Le président: Messieurs, voulez-vous que nous réservions cet article jusqu'à cet après-midi? M. Macgillivray et M. Camu pourront étudier la question pendant cette période. D'accord?

Des voix: D'accord.
L'article 9 est réservé.

Le président: Messieurs, acceptez-vous que nous revenions à l'article 6. M. Camu me dit qu'il a une légère modification à apporter au paragraphe (3) de l'article 6. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Macgillivray.

[Texte]

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, I believe Captain Hurcomb representing the Dominion Marine Association has given the Committee a number of suggested amendments in a paper he prepared, having been asked to prepare that by the Committee at the last meeting, and he has called to my attention that you passed over clause 6, without considering the amendments that he has suggested. This amendment would maintain the 65-year age limit for employment of chairman and vice-chairman, if any, of a pilotage authority, but would not put any age limit on the noncontinuing members, non-permanent or non-full-time members of the pilotage authority.

I do not think we have very strong views on the government side on this. I think the reason given by Captain Hurcomb in his paper is that it might be possible to bring some retired people, pilots, shipping executives, master mariners, with experience in the field into the pilotage authority where their experience would be useful.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I agree with the Dominion Marine Association on this. I think age 65 should not necessarily be a limit particularly in the case of masters and pilots who are experienced in this. As a matter of fact, when the clause was passed I was just out in the library looking up something that I thought was correct. The Chairman of the Canadian Transport Commission is today over 65, so if we are going to show any consistency I think we have to go along with this thought.

● 1130

The Chairman: Do you have a proposed amendment for that, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: It is in the paper Captain Hurcomb gave to the Clerk of the Committee which I understood had been distributed to members of the Committee. I think the argument against is that the present tend is to earlier retirement and more people are retiring early and there is as indicated in recent legislation encouragement to people to retire early.

Mr. McCleave: I move that Clause 6, subsection 3 be deleted and the following substituted: (3) A person who has reached the age of sixty-five years is not eligible to be appointed Chairman or Vice-Chairman of an Authority, and a Chairman or Vice-Chairman ceases to hold office on reaching the age of sixty-five years.

I would just comment that the people who are not chairman or vice-chairman are paid, I gather, some kind of daily allowance or on the basis of what they have rendered in the way of service and I think if we want to attract experienced people with sort of senatorial wisdom, but without sending them to the Senate this would be the appropriate way to do it.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I am against this amendment, for the following reasons. As one of the witnesses said, a master or a former pilot who is retired is getting a certain pension and a revenue of some sort. At 65 he is also getting the government pension, plus his own retirement plan whatever it is. What we will be doing is taking away employment from someone who is under 65

[Interprétation]

M. Macgillivray: Monsieur le président, le capitaine Hurcomb, qui représente la *Dominion Marine Association*, a proposé au Comité plusieurs amendements dans un document qu'il a préparé, comme le lui a demandé le Comité lors de la dernière réunion, et il m'a signalé que vous aviez adopté l'article 6 sans utiliser son amendement. Il voudrait que la limite d'âge à 65 ans soit maintenue pour le président et le vice-président d'une administration de pilotage mais qu'aucune limite ne soit fixée pour les membres non permanents de ces administrations.

Le gouvernement n'a pas d'opinion très ferme à ce propos. Selon le capitaine Hurcomb, on pourrait demander à des personnes à la retraite, des pilotes, des fonctionnaires de sociétés de navigation, à des capitaines, expérimentés dans le domaine maritime, de faire partie de l'administration de pilotage où leur expérience serait très utile.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, je suis d'accord avec la *Dominion Marine Association* sur ce point. Il est inutile de fixer une limite d'âge à 65 ans pour les capitaines et les pilotes qui ont beaucoup d'expérience dans ce domaine. Or, lorsqu'on a adopté l'article, je me trouvais à la bibliothèque à rechercher ce qui me semblait être juste. Le président de la Commission canadienne des transports est maintenant âgé de plus de 65 ans et si nous voulons faire preuve de logique, je pense qu'il faut adopter cette prémisse.

Le président: Monsieur Macgillivray, vous avez un amendement à proposer?

M. Macgillivray: On le trouve dans le document du capitaine Hurcomb qui l'a donné au greffier du comité et je croyais que vous en aviez tous un exemplaire. L'argument porté contre cet amendement semble être que la tendance actuelle favorise la retraite prématurée et que de plus en plus les gens profitent de cette tendance puisque la loi actuelle les y encourage.

M. McCleave: Je propose que le paragraphe 3 de l'article 6 soit supprimé et que l'on le remplace par: 3) Une personne qui atteint l'âge de 65 ans peut être nommée en qualité de président ou de vice-président d'une administration, et un président ou un vice-président cesse ses fonctions à l'âge de 65 ans.

Les membres qui ne sont pas présidents ou vice-présidents reçoivent un genre d'allocation quotidienne qui est fonction des services rendus. A mon avis, si nous voulons attirer ces gens d'expérience brillants par leur sagesse sénatoriale mais sans les envoyer au Sénat, c'est l'endroit tout indiqué pour les accueillir.

M. Rock: Monsieur le président, je m'oppose fortement à cet amendement pour la raison suivante: comme le remarquait judicieusement l'un des témoins, un capitaine ou un ancien pilote à la retraite reçoit une pension et un revenu quelconque. A 65 ans, il reçoit aussi la pension de l'État plus son plan de retraite, quel qu'il soit. En agissant de la sorte, nous prendrons l'emploi d'un autre qui

[Text]

who needs the job and we will be giving it to somebody who has already gone through his employment, and has now got a retirement pension of some kind plus the government pension. If we were to give him another job I do not think it would be right. Today with the high unemployment we have a lot of people going in for early retirement; they are electing to do so. I think the trend should be in that direction rather than the other direction and I am against this amendment.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I think, perhaps, sir, we should clear that up. We do not see these members of the authority, other than the chairman or the vice-chairman as having full-time employment with the pilotage authority. We conceive of them as a sort of board of directors who will I think in the initial stages probably meet quite frequently until the system gets organized. Once it is going I see them meeting perhaps once every two months for a day or two.

Mr. Rock: Then I withdraw my objection.

The Chairman: That would change your view.

Mr. Rock: Yes, that changes my view.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I think Mr. Macgillivray covered the point I was going to try to make and as the objection has been withdrawn...

The Chairman: Shall the amendment carry?
Amendment agreed to.

The Chairman: Let us go back to Clause 10.
Clause 10 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 11 carry?
Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots suggested that a certified copy of any bylaw should be supplied on request and I wondered what response Mr. Macgillivray had to that particular suggestion.

Mr. Macgillivray: I do not think we see any serious problem with that suggestion, sir. It might be taken by some to be interference in the rights of management but if the Committee wishes we have had a clause drafted which would read as follows: the Authority shall supply a copy of any by-law of the Authority to any interested person who requests a copy.

I only have the text in English at the moment.

• 1135

The Chairman: I will ask the Clerk to read the amendment. It would be an addition to the text.

The Clerk of the Committee: The amendment is that Bill C-246 be amended by adding immediately following line 4 on page 8 the following subclause:

(3) The Authority shall supply a copy of any by-law of the Authority to any interested person who requests a copy.

[Interpretation]

n'a pas atteint 65 ans et qui a besoin d'un emploi pour le donner à quelqu'un qui ne devrait plus travailler puisqu'il jouit de sa pension de retraite plus une pension d'État. Si l'on devait lui donner un autre emploi, je crois que ce serait injuste. Compte tenu du chômage actuel, beaucoup de gens songeront à prendre une retraite prématurée puisque on les y invite juridiquement. Je crois qu'il faudrait plutôt faire le contraire et je m'oppose violemment à cet amendement.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je pense qu'il serait bon d'apporter des précisions à ce sujet. Les membres de l'administration dont il est question, donc le président ou le vice-président, ne sont pas employés à plein temps par l'administration du pilotage. Nous les envisageons simplement comme des administrateurs du Conseil qui se réuniront probablement au début assez fréquemment jusqu'à ce que l'organisation soit mise sur pied. Un peu plus tard, je prévois que les réunions n'auront pas lieu plus fréquemment qu'une fois par mois ou par deux mois pendant un jour ou deux.

M. Rock: Je retire donc mon objection.

Le président: Cela change votre opinion, n'est-ce pas?

M. Rock: Vous l'avez dit.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: M. Macgillivray a apporté des précisions que je voulais faire et puisque l'objection a été retirée...

Le président: L'amendement est-il adopté?
L'amendement est adopté.

Le président: Retournons à l'article 10.
L'article 10 est adopté.

Le président: L'article 11 est-il adopté?
Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont proposé qu'il faudrait fournir sur demande une copie certifiée de tout règlement. J'aimerais avoir l'avis de M. Macgillivray à ce sujet.

M. Macgillivray: Cette proposition ne présente aucune difficulté particulière, monsieur. Certains peuvent l'envisager comme portant atteinte aux droits de gestion, mais si le comité veut bien, je vous ferai lecture de l'article rédigé où il est mis: L'administration devra fournir une copie de tout règlement de l'administration sur demande de toute personne intéressée.

Je n'ai que la version anglaise à l'heure actuelle.

Le président: Je vais demander au greffier de lire l'amendement. C'est une addition à faire au texte.

Le greffier: L'amendement consiste en ce que le Bill C-246 soit amendé en ajoutant immédiatement après la ligne 4 à la page 8 le paragraphe suivant:

(3) L'administration doit fournir une copie de tout règlement de l'administration à toute personne intéressée qui en fait la demande.

[Texte]

The Chairman: Is it agreed? It is moved by Mr. Laflamme. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 11, as amended, agreed to.

On Clause 12—*Objects*.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman...

The Chairman: Maybe Mr. Macgillivray has something to say before Mr. McCleave. Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: It has been pointed out to us, sir, that undoubtedly in expressing the objects of an Authority we should mention that the intention is that they establish, maintain and administer an efficient and economical pilotage service in the interests of safety. Safety is, after all, the whole object of the bill; safety to save life, etc., and we have a draft amendment, if someone would wish to move it, to strike out line 6 on page 8 and substitute the following: "establish, operate, maintain and administer in the interests of safety", and then it would go on to read "an efficient and economical pilotage service..."

Mr. Duquet: I will move the amendment.

The Chairman: It is moved by Mr. Duquet. I will ask the Clerk to read the amendment.

The Clerk of the Committee: It is moved by Mr. Duquet that Bill C-246 be amended by striking out line 6 on page 8 and substituting therefor the following:

establish, operate, maintain and administer in the interests of safety

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I did not like the words there on second reading. This is an improvement but can I ask whether this word "economical" is necessary there? Do we have that all through our other transportation acts? Do you tell the CNR that they must operate economically? It kind of looks as though the pilots were going to try to hold people up. I mean this quite seriously. Is "economical" necessary in there? Would that not be assumed? What do you know about that, Mr. Macgillivray? Is this phrase used? If it is used in other sections that you can recall offhand that suits me, but it just seems a little bit out of place. Efficient is one thing but just to say economically...

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I do not think I can cite any case where it is used in other legislation, sir, no.

Mr. Bell: It is not very highminded. This is a section that the Minister quotes when he goes down to meetings about shipping and this and that and just to have the word economical stuck in there, I do not like it.

[Interprétation]

Le président: Est-ce adopté. Il est présenté par M. Laflamme. Est-ce adopté?

Des voix: Accordé.

L'article 11, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 12—*Objets*.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président...

Le président: Peut-être que M. Macgillivray a quelque chose à dire avant M. McCleave. Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: On nous a fait remarquer messieurs, qu'en exprimant les objets d'une administration, nous devons mentionner que l'intention est d'établir, maintenir et administrer un service de pilotage efficace et économique dans l'intérêt de la sécurité. Après tout, la sécurité est le but principal du bill; la sécurité va sauver des vies etc. Et nous avons un projet d'amendement s'il y avait quelqu'un qui aimerait le présenter, de rayer la ligne 6 sur la page 8 et de substituer ce qui suit: «établir, exploiter, maintenir et administrer dans l'intérêt de la sécurité» et ensuite nous pourrions lire: «un service de pilotage efficace et économique...»

M. Duquet: Je vais proposer cet amendement.

Le président: M. Duquet propose cet amendement. Je vais demander au greffier de lire l'amendement.

Le greffier: M. Duquet propose que le Bill C-246 soit amendé en éliminant la ligne 6 à la page 8 et à y substituer ce qui suit:

établir, exploiter, maintenir et administrer dans l'intérêt de la sécurité

Le président: Est-ce adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, je n'ai pas aimé les mots exprimés à la seconde lecture. Il s'agit d'une amélioration mais puis-je demander si le mot «économique» est nécessaire? Est-ce que les autres lois de transport comprennent cela? Dit-on que les chemins de fer nationaux doivent être exploités de façon économique? Cela semble dire que les pilotes essaient de voler les gens. Je dis cela de façon sérieuse. Est-ce que le mot «économique» est nécessaire? Cela ne serait-il pas assumé? Qu'en savez-vous, monsieur Macgillivray? Est-ce que cette phrase est utilisée? Si elle est utilisée dans d'autres articles dont vous pouvez vous souvenir immédiatement, d'accord, mais cela semble être quelque peu hors contexte. L'efficacité est une chose mais dire économique...

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je ne crois pas pouvoir citer un autre cas où on l'utilise dans d'autres lois monsieur.

M. Bell: Cela n'est pas très relevé. C'est à l'article que le Ministre cite lorsqu'il va à des réunions traitant d'expéditions et je n'aime pas trop voir le mot économique là-dedans.

[Text]

Mr. Barnett: Well, if it is efficient it should be economical.

Mr. Bell: If someone introduced the word "viable" then we all know who it was because it is transportation phrasing. I guess it does not matter but it just takes away the highmindedness of that section to have that word economical stuck in there, but I will not pursue it.

Dr. Camu: The only brief comment I could make, Mr. Chairman, is that I agree with you the word does not convey the right idea. One of the main objectives behind that is to have a self-sufficient service at one time or another. This is the final objective so maybe the word was taken with that in mind.

Mr. Bell: Yes.

Dr. Camu: Viable or self-sufficient are perhaps closer to what we were trying to describe, but the word economical has such a context that...

The Chairman: Shall Clause 12 as amended carry?

Mr. Barnett: I thought Mr. Bell was going to move the deletion of that word "economical". There seems to be general agreement that it was unnecessary.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I would just say, if there is no objection, that we take out the word "economical" completely and have "an efficient pilotage service", unless Dr. Camu can think of something that will convey the intention that he has just expressed.

The Chairman: Dr. Camu.

• 1140

Dr. Camu: I would have no objection to that.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, when we discuss the sections related to traffic there will be something there related to the economic aspect. But I would agree here with Mr. Bell, administered in that it is useless to have the word in. If it were an efficient and safe way it would be economical.

It may mean a cheap service too. Why use the word "economical" there?

The Chairman: Did you have a different drafting?

Mr. Laflamme: No, I am just supporting what Mr. Bell has presented.

Mr. Rock: How would it read now?

Dr. Camu: "an efficient pilotage service".

The Chairman: Do you have any suggestion, Dr. Camu?

Dr. Camu: If the Committee wishes to take the word "economical" out, in addition to the other changes we made at the beginning, we have no objection.

The Chairman: Mr. Deachman.

[Interpretation]

M. Barnett: Eh bien, si c'est efficace cela doit être aussi économique.

M. Bell: Si quelqu'un avait introduit le mot «viable» nous saurions tous ce dont il s'agit parce qu'il s'agit d'une phrase utilisée dans le transport. Je crois que cela n'a pas d'importance mais ça enlève le caractère relevé de l'article d'avoir le mot économique inscrit là et je n'irai pas plus loin.

M. Camu: La seule observation brève que je ferais monsieur le président est que je suis d'accord avec vous que le mot n'exprime pas la bonne idée. L'un des principaux objectifs sous-jacents est d'avoir un service autonome à une époque ou à une autre. C'est l'objectif définitif et le mot a peut-être été pris en ce sens.

M. Bell: Oui.

M. Camu: Les mots viable ou autonome sont peut-être plus près de ce que nous essayons de décrire et le mot économique a un contexte tel...

Le président: L'article 12 sera-t-il adopté tel qu'amendé?

M. Barnett: Je croyais que M. Bell allait présenter l'enlèvement du mot «économique». Il semble y avoir un accord général quant à sa non raison d'être.

M. Bell: Monsieur le président, je veux dire tout simplement qu'il n'y a pas d'objection à ce que le mot «économique» soit rayé complètement et soit remplacé par «un service de pilotage efficace» à moins que M. Camu puisse penser à quelque chose qui explique l'intention qu'il vient d'exprimer.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Je ne m'y opposerais pas.

M. Laflamme: Monsieur le président, lorsque nous allons traiter des articles relatifs à la circulation, il y aura quelque chose là à l'égard de l'aspect économique. Mais je suis d'accord ici avec M. Bell qu'il est inutile d'y insérer le mot. Si c'est ingéré de façon efficace et sûre, ce serait économique.

Cela peut aussi dire un service qui ne coûte pas cher. Pourquoi utiliser le mot «économique» à cet endroit?

Le président: Avez-vous un libellé différent?

M. Laflamme: Non, j'ai appris tout simplement ce que M. Bell a présenté.

M. Rock: Comment le texte se lirait-il à l'heure actuelle?

M. Camu: «Un service de pilotage efficace».

Le président: Avez-vous des suggestions, docteur Camu?

M. Camu: Nous n'avons pas d'objections si le comité désire retrancher le mot «économique» en plus des autres changements que nous avons faits au début.

Le président: M. Deachman.

[Texte]

Mr. Deachman: May we have the clause read now with the amendment in respect of safety and the further amendment which would remove the word "economical". Those two amendments having been made, how does the clause now read, before we vote on it?

The Chairman: I will ask the Clerk to read it, Mr. Deachman.

The Clerk: That economical be replaced by viable?

Mr. Deachman: No. It goes out; that is all.

The Clerk: The clause will then read:

12. The objects of an Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within the region set out in respect of the Authority in the Schedule.

Clause 12 as amended agreed to.

Clause 13 agreed to.

On Clause 14—*Regulations*.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, on a point of order, there are any number of suggestions for amendments here and I wonder if it would be possible to simply carry through from 14(1)(a) to (b) to (c). There is a suggestion by the Dominion Marine Association that paragraph (a) be deleted.

Since the Dominion Marine Association suggests this clause be deleted, what is the reaction of the officials to that?

Mr. Macgillivray: The suggestion of Dominion Marine Association is that paragraph (a) be deleted from here and inserted in Clause 42, which is the Governor in Council regulation-making power.

It is our feeling that this would take away a good deal of the power of the local authority in an area where, with local knowledge, they should have the first say on which ought to be the compulsory pilotage areas. We also should take note of the fact that later on we have provision for a review of any decision they make on designating compulsory areas.

Mr. McCleave: In other words this provides for more local option and flexibility.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I want to get into this subject. Compulsory pilotage applies to the compulsory pilotage area and the fact that there will be certain exemptions made. This then brings in, I suppose, pilotage certificates rather than licences and I guess it is all tied into this whole section.

[Interprétation]

M. Deachman: Pourrait-on faire lire l'article maintenant avec l'amendement ayant trait à la sécurité ainsi que l'amendement qui retrancherait le mot «économique». Avant de voter, pourrait-on savoir quel est le libellé actuel de l'article à la suite de ces deux amendements?

Le président: Monsieur Deachman, je demanderais au greffier de le lire.

Le greffier: Le mot «économique» doit-il être remplacé par le mot «viable»?

M. Deachman: Non. On retranche tout simplement le mot.

Le greffier: L'article se lira comme suit:

12. Une administration a pour objets d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer dans l'intérêt de la sécurité un service de pilotage efficace dans la région indiquée dans l'annexe en ce qui concerne cette Administration.

L'article 12 est adopté tel que modifié.

L'article 13 est adopté.

A l'article 14—*Règlements généraux*.

M. McCleave: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Comme un bon nombre d'amendements ont été suggérés ici, je me demande s'il ne serait pas possible de procéder tout simplement en allant de 14(1)(a) (b) c). La *Dominion Marine Association* a suggéré que l'alinéa a) devrait être rayée.

Étant donné que la *Dominion Marine Association* suggère que cet article soit rayé, quelle est la réaction des fonctionnaires à cet égard?

M. Macgillivray: La *Dominion Marine Association* suggère que l'alinéa (a) soit rayée ici et qu'on l'insère dans l'article 42, où il s'agit des pouvoirs du gouverneur en conseil d'établir des règlements.

Nous sommes d'avis que cela ôterait pas mal de pouvoirs à l'administration locale dans une région où étant donné qu'elle possède des renseignements au sujet de la région, elle devrait avoir le premier mot à dire en ce qui a trait à l'établissement des zones de pilotage obligatoires. Nous devrions aussi noter le fait qu'il existe aussi une disposition permettant une prévision de toute décision qu'elle prend en ce qui a trait à la désignation de régions obligatoires.

M. McCleave: En d'autres termes, ceci permet un choix local plus grand ainsi que de faire preuve de plus de souplesse.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Bell: Monsieur le président, je voudrais discuter de ce sujet. Le pilotage obligatoire s'applique à la zone de pilotage obligatoire et le fait qu'il y aura certaines exemptions. Ce qui donne lieu aux certificats de pilotage plutôt qu'aux permis et je crois que tout cela est compris dans cet article.

One of the briefs is that of the marine pilots' association, and they suggested that once we have said that all

Le mémoire de l'Association des pilotes de la marine soutient qu'une fois qu'il est dit que tous les navires

[Text]

ships must conform to compulsory pilotage, why then begin to specify what ships? Is this not inconsistent?

Mr. Macgillivray: Well, I think that brings us down into Clause 2(b), sir.

Mr. Bell: Yes, as long as I am assured that there is no inference at all of this in Clause 2(a). In other words, in the compulsory pilotage area is there any inference that pilotage certificates will be used? I can wait, I guess.

Mr. Macgillivray: Well, it flows from the fact that once you prescribe a compulsory pilotage area, then the ship will have to be conducted either by a pilot or a certified person.

Mr. Bell: Yes, but I still will wait, thank you. Clause 2(a) agreed to.

The Chairman: Shall (b) carry?

Mr. Bell: Then I will ask my question now, Mr. Macgillivray, about the exceptions and the inconsistency.

Mr. Macgillivray: The point there is, sir, that as is the case now, there are various classes of ships that may be exempted from the requirement to carry a compulsory pilotage or a person holding a pilotage certificate. We think this should still remain a feature of the act and that the regional authority should have some flexibility in deciding which are the ships to be exempted from the requirement, such as fishing vessels and so on.

Mr. Bell: In other words, now small shipping vessels may use pilots with certificates rather than licences?

Mr. Macgillivray: No, sir. If they take someone who is not a member of the ship's complement, it must be a licenced pilot. This is the intention.

Mr. Bell: In other words, the new part of the act is that pilotage certificates will now be available to ships under 350 tons?

Mr. Macgillivray: No, the intention is that all ships become subject to compulsory pilotage. It is quite possible that a regional authority will say it is only ships of 350 tons, but all those ships must, when in a compulsory pilotage area, either take a pilot or have one of their own officers qualified for a pilotage certificate and in charge of the navigation of the ship.

Mr. Bell: Well, there seems to be a little weakness there. Something that I do not understand is that all ships must have now pilots or pilots with certificates in compulsory pilotage areas, regardless of their tonnage.

Mr. Macgillivray: Only those that will be prescribed by the regional pilotage authority under paragraph (b).

Mr. Bell: Yes. You see what I am trying to get at is the new authority, which is pilots with certificates, pilotage certificates. I understand those did not exist before.

Mr. Macgillivray: That is right, sir.

[Interpretation]

doivent se conformer au pilotage obligatoire pourquoi alors spécifier quel genre de navire? N'est-ce pas là une inconséquence?

M. Macgillivray: Cela nous amène à l'article 2 (b).

M. Bell: Oui, à condition qu'il n'y ait pas inférence de cela dans l'article 2 a. En d'autres termes, dans la zone de pilotage obligatoire, y a-t-il inférence que des certificats de pilotage seront utilisés? Je peux attendre.

M. Macgillivray: Il va de soi que dans une zone de pilotage obligatoire le navire sera piloté par un pilote ou par une personne détenant un certificat.

M. Bell: Oui, mais j'attendrai quand même. Merci. Article 2 a adopté.

Le président: Adopté?

M. Bell: Alors je poserai ma question maintenant au sujet des réserves et des inconsistances.

M. Macgillivray: Le fait est qu'il y a plusieurs catégories de navires qui sont exempts du pilotage obligatoire ou d'avoir à bord une personne détenant un certificat de pilotage. Nous sommes d'avis que cela doit toujours être une caractéristique de cette loi et que les autorités régionales devraient avoir une certaine souplesse quand elles sont appelées à décider quels seront les navires qui seront exempts de cette exigence comme par exemple les navires de pêche etc...

M. Bell: En d'autres termes, des petits cargos peuvent utiliser des pilotes avec certificats plutôt qu'avec permis?

M. Macgillivray: Non. S'il s'agit de quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage il doit avoir un permis de pilotage. Voilà l'intention de la loi.

M. Bell: En d'autres termes, la nouvelle partie de la loi fait que des certificats de pilotage seront disponibles pour les navires de 350 tonnes?

M. Macgillivray: Non, l'intention c'est que tous les navires soient sujets au pilotage obligatoire. Il se peut que les autorités régionales disent que c'est seulement pour les navires de 350 tonnes, mais tous ces navires lorsqu'ils se trouvent dans une zone de pilotage obligatoire, doivent prendre des pilotes ou avoir un officier à leur bord détenant un certificat de pilotage qui se chargera de conduire le navire à bon port.

M. Bell: Il semble y avoir une faiblesse sur ce point. Il y a quelque chose que je ne comprends pas c'est que tous les navires dans une zone de pilotage obligatoire doivent avoir des pilotes ou des pilotes détenant certificats indépendamment du tonnage du navire.

M. Macgillivray: Seulement ceux qui seront prescrits par les autorités régionales en vertu du paragraphe b.

M. Bell: Oui. Ce à quoi je veux en venir c'est la nouvelle autorisation faite aux pilotes avec certificats. Je crois savoir que cela n'existait pas auparavant.

M. Macgillivray: C'est exact.

[Texte]

Mr. Bell: I just add that I feel we should clearly understand what we are getting into, not only in the interests of encroachment on the duties of licenced pilots themselves, but also for safety of navigation and the like. So let us deal with the pilots who will only have a certificate. In compulsory pilotage areas, they will, under certain circumstances, be permitted to only work on the small vessels?

• 1450

Mr. Macgillivray: No, sir, for the pilotage certificate it is not our intention that it be restricted as to the size of vessel. In instituting this new feature of a pilotage certificate we had in mind getting around the situation that now exists where in various pilotage areas the exemption from taking a pilot is based on the flag and on the trade in which the ship is engaged and not on the qualifications of the person who is on the bridge. If Saint John Harbour were declared a compulsory pilotage area and they wanted to exempt the local regular coasters because the people aboard them are supposed to know the place, there would be nothing to stop the ship owner from bringing in an officer from the west coast who has the appropriate certificate as the ship's officer but knows nothing about Saint John Harbour. In order to attack that we decided that we should go at the qualifications of the person in charge of the navigation that is why we introduced pilotage certificates. I think possibly it would be better to discuss this when we mention the certificates, sir.

Mr. Bell: All right. I can certainly see that you do not want movement from one area to the other of pilots, but I also think we have to make certain that we spell out exactly the conditions under which the authority is going to offer these pilotage certificates.

Mr. Macgillivray: I think rather, sir, that the problem can be met by spelling out when a person may use his certificate as opposed to a person using a pilot licence. A pilot licence would be usable by a person who goes aboard the ship not being a member of its crew. A pilotage certificate could only be used by a person who is a continuing member of the crew of that ship, the master or one of the mates. When we get a little further down here there is a proposal for an amendment to clarify that intention.

Mr. Bell: In other words this change is really brought on by the establishment of the new authorities and the movement there might be between them?

Mr. Macgillivray: No. I do not think that is right, sir. It is really brought on to get around the situation in the present compulsory pilotage area that we have in the Great Lakes where we exempt ships from compulsory pilotage very reasonably because they are travelling there the whole time; they are lakere. We do not say that the officers on board must have detailed local knowledge of those waters. You could put an officer of the ship with people holding group "C" certificates who had never been in the Lakes and they would be complying with the law

24000-3

[Interprétation]

M. Bell: Je tiens à dire que nous devrions comprendre très clairement cet à quoi nous nous engageons non seulement en ce qui concerne les pilotes détenant des certificats, mais aussi pour la sécurité de la navigation. Traitons seulement des pilotes qui détiennent un certificat. Dans les zones de pilotage obligatoire, dans certaines circonstances ces pilotes ne pourront piloter que de petits navires?

M. Macgillivray: Non, monsieur; quant au certificat de pilotage, nous n'avons pas l'intention d'en restreindre la portée suivant le tonnage du navire. En introduisant ce certificat, notre intention était de contourner la situation qui existe actuellement, à savoir que dans différentes régions de pilotage, l'exemption du pilote se fonde sur le pavillon que le navire et le commerce qu'il transige et non pas sur la compétence de la personne qui se trouve sur le pont. Si le port de Saint Jean devenait une région de pilotage obligatoire et l'on désirait exempter les caboteurs régionaux réguliers du fait que les gens à leur bord sont sensés connaître les lieux, rien n'empêcherait le propriétaire du navire de faire venir un officier de la côte ouest muni du certificat nécessaire à titre d'officier du navire et qui pourtant ne connaîtrait rien du port de Saint Jean. En vue de parer à cette état de choses, nous avons résolu de nous en prendre à la compétence de la personne chargée de la navigation, de là l'introduction des certificats de pilotage. Je crois qu'il serait bon d'ajouter cela, monsieur, lorsque nous mentionnons les certificats.

M. Bell: Fort bien. Il est bien évident que vous ne voulez pas assister au déplacement des pilotes d'une région à l'autre, mais il nous faut aussi, je crois, nous assurer de stipuler exactement les conditions en vertu desquelles l'autorité compétente délivrera ces certificats de pilotage.

M. Macgillivray: Je crois qu'il convient plutôt, monsieur, de remédier à la situation en précisant bien quand une personne peut utiliser son certificat par opposition au cas où une personne peut utiliser son permis de pilote. Le permis de pilote pourrait être utilisé par une personne qui monterait à bord du navire sans être membre de son équipage. Un certificat de pilotage ne peut être utilisé que par une personne qui est un membre permanent de l'équipage du navire, le capitaine ou l'un des matelots. Un peu plus loin, on propose un amendement pour expliciter cette intention.

M. Bell: En d'autres termes, cette modification est réellement apportée par l'établissement de nouvelles autorités ainsi que du mouvement qui pourrait produire entre elles?

M. Macgillivray: Non. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, monsieur. Elle est apportée pour corriger la situation qui existe actuellement dans la région de pilotage obligatoire que nous retrouvons dans les Grands lacs où nous exemptons les navires de ce pilotage obligatoire, très raisonnablement d'ailleurs, parce qu'il croise constamment dans ces mêmes eaux. Nous ne prétendons pas que les officiers à bord doivent avoir une connaissance détaillée des eaux locales. Vous pourriez mettre à bord du navire un officier entouré de gens qui détiendraient des

[Text]

as it now stands. This is a change to attack the problem from the point of view of the competence of the person on the bridge.

Mr. Bell: In other words, where they were exempt before from licensed pilots in certain parts of the Great Lakes, now you will require that there be a pilotage certificate available.

Mr. Macgillivray: Yes, sir. On the basis of their flag and the trade that the ship normally engages in, they will be exempt from taking a pilot on the basis of the competence of the person on the bridge.

Mr. Bell: I think that is desirable and I thank you for the information, provided that in the later clauses we have spelled this out as Mr. Macgillivray suggested.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: It would be Mr. Chairman much more appropriate if we stand Clause 2(b) until we have defined a pilotage certificate and in what condition it would be issued before dealing with. I heard the witness say that this will be defined and this will be clarified when we study this. I think it would be preferable to wait to see how we agree to define what would consist of the pilotage certificate and on what conditions it would be issued by the Authority before dealing with that.

• 1155

The Chairman: Shall we stand paragraph (b)?

Mr. Rock: Before we stand it, I would just like to clarify something. What was explained right now is that a pilotage certificate will define actually the area in which the holder of the certificate can navigate, can pilot a ship? Also, it is usually issued to a member of the crew of that ship. This is what I understand so far.

Mr. Macgillivray: You cannot say it is usually issued. This is a new concept that is introduced for the first time in this legislation. The intention is that a person will be able to prove his competence in a particular part of any compulsory pilotage area or throughout the whole of the area. Once he has proved that competence he will be able to get a certificate proving that competence. He is then eligible to present himself to the owners of a ship and say, "I have my mate's certificate and also my pilotage certificate for these waters and so I am a useful employee."

Mr. Rock: I see.

The Chairman: Shall we stand or carry paragraph (b)?

Mr. Rock: I believe we have enough information.

Mr. Laflamme: I suggest that paragraph (b) be stood until we have studied the certificate.

[Interpretation]

certificats «C» et qui n'ont jamais croisé dans les eaux des Lacs et le tout serait conforme aux dispositions de la loi sous son libellé actuel. Cette modification a précisément pour but de résoudre ce problème du point de vue de la compétence de la personne qui se trouve sur le pont.

M. Bell: En d'autres mots, là où il se trouvait autrefois exempté des pilotes licenciés dans certaines parties des Grands lacs, vous exigerez maintenant qu'ils soient munis d'un certificat de pilotage.

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Sur la foi du pavillon qu'ils battent et du commerce transigé ordinairement par le navire, ils seront exemptés de prendre à bord un pilote dans la mesure où la personne sur le pont sera compétente.

M. Bell: Je crois que c'est là une modification souhaitable et je vous remercie du renseignement, pourvu que dans les articles qui suivent, nous avons bien précisé ces dispositions comme l'a suggéré M. Macgillivray.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Il serait beaucoup plus indiqué, monsieur le président, de réserver l'article 2 (b) jusqu'à ce que nous ayons défini un certificat de pilotage et dans quelles conditions il sera délivré. J'ai entendu le témoin nous dire que cette question sera définie et clarifiée lors de son étude. Je crois que ce serait préférable d'attendre et de voir comment nous allons décider de définir un certificat de pilotage et en vertu de quelles exigences l'administration décidera de l'accorder.

Le président: Allons-nous retarder l'étude de l'alinéa (b)?

M. Rock: Avant de retarder l'étude, j'aimerais que l'on clarifie le sujet. D'après ce qu'on a dit, le certificat de pilotage déterminera de fait la région dans laquelle le titulaire pourra naviguer, est-ce exact? On délivre aussi habituellement ce certificat à un membre de l'équipage du navire.

M. Macgillivray: Vous ne pouvez pas dire qu'on le délivre habituellement. Il s'agit là d'un nouveau principe qui apparaît pour la première fois dans la loi. On veut ainsi qu'une personne puisse faire montre de son habileté à piloter dans une zone de pilotage obligatoire ou dans la région tout entière. Lorsqu'il a fait la preuve qu'il le pouvait, il pourra recevoir un certificat qui en fait foi. Il pourra alors aller rencontrer les propriétaires d'un navire et leur dire: «Je possède mon brevet de capitaine ainsi que mon certificat de pilotage exigé dans cette région et je pourrais vous être ainsi très utile.»

M. Rock: Je vois.

Le président: Allons-nous réserver ou adopter l'alinéa (b)?

M. Rock: Je crois que nous possédons assez de renseignements.

M. Laflamme: Je propose que nous retardions l'étude de l'alinéa (b) jusqu'au moment où nous aurons vidé la question du certificat.

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, I think we have made good progress this morning. It is twelve o'clock now.

Mr. Bell: May I ask one question that I think will help on this? Do you envisage that there will be quite a loss of work to pilots, or will you be going to the lesser form of pilot in many cases? In other words, as far as I go personally, if I can see where, as you suggest, there was not any pilot before, there will now be pilots with certificates, whether they be members of the crew or whatever you have, then that is all right. Unless I could be assured that there would not be through some method the removal of fully licensed pilots, pilots with certificates, then I would be quite worried about it. In other words, why do you envisage this change? Can you give that assurance?

Mr. Macgillivray: I suggest that there is unlikely to be any change in the pattern of ships taking pilots if present compulsory payment districts are made compulsory pilotage areas. There is unlikely to be any change in the pattern of taking pilots, excepting possibly in one area, and that is in the St. Lawrence River below Montreal where, at the present time, a number of regular traders, the Great Lakes ships on whose behalf Captain Hurcomb was speaking which trade down there, are compelled to pay pilotage and do take pilots. I think a lot of the people on those ships should be able to qualify for pilotage certificates if they wish to try for them.

In other areas throughout Canada, I think there is unlikely to be any change. Those ships which are now exempt from paying pilotage dues and which do not take pilots, if they are running a safe operation now, have people on board them who are competent to conduct the ship in those waters and who will qualify for a pilotage certificate.

• 1200

Mr. Rock: Is he not obliged to take the certificate after this legislation is passed?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Bell: But is below Montreal not where all the accidents have been?

Mr. Rock: No. We had one near Cornwall last year.

The Chairman: Gentlemen, the Committee is adjourned until after Orders of the Day. Please try to be on time, in the same room at 3:30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. When we adjourned for lunch we were at Clause 14, (1) (c). Any discussion on Clause 14 (1) (c)? Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: We had stood Clause 14 (1) (c) until discussion of the definition and qualifications of the cer-

24000—31

[Interprétation]

Le président: Messieurs, je crois que nous avons fait de l'excellent travail ce matin. Il est maintenant midi.

M. Bell: Me permettriez-vous de poser une question qui pourrait éclairer le sujet? Croyez-vous que les pilotes auront moins de travail, ou serez-vous moins exigeants dans plusieurs cas? En d'autres mots, vous dites qu'il n'y avait pas de pilote auparavant et qu'il y aura maintenant des pilotes qui posséderont un certificat, qu'ils soient membres de l'équipage ou non, alors tout va bien. A moins que vous m'assuriez qu'il n'y a pas de révocation de pilotes brevetés ou possédant un certificat, cette question me préoccupera beaucoup. En d'autres mots, pourquoi entrevoyez-vous ce changement? Pouvez-vous nous assurer qu'ils ne seront pas révoqués?

M. Macgillivray: Je ne crois pas qu'il y ait de changement en ce qui concerne les bateaux qui se servent de pilotes si les secteurs actuels de péage deviennent des régions de pilotage obligatoire. Il est improbable qu'il y ait des changements concernant la modalité du pilotage, si ce n'est dans la région du fleuve St-Laurent à partir de Montréal où beaucoup de navires marchands, ainsi que les navires des Grands Lacs dont le capitaine Hurcomb était le porte-parole, doivent avoir des pilotes et les payer. Je crois que beaucoup de personnes à bord de ces navires peuvent remplir les conditions exigées pour obtenir leur certificat de pilotage s'ils veulent essayer de l'obtenir.

Dans d'autres régions du Canada je crois qu'il est improbable qu'il y ait des changements. Les bateaux qui ne doivent pas payer de droit de pilotage et qui ne prennent pas de pilotes, s'ils répondent aux exigences des normes de sécurité, possèdent des membres d'équipage qui peuvent assurer la marche du navire dans ces eaux et qui rempliront les conditions requises pour obtenir un certificat de pilotage.

M. Rock: N'est-il pas tenu d'obtenir un certificat après que cette loi sera adoptée?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Bell: Mais les accidents ne se sont-ils pas tous produits en bas de Montréal?

M. Rock: Non. Il y en a eu un près de Cornwall l'an passé.

Le président: Messieurs, la séance du comité est levée jusqu'après la période des questions. Essayez de nous revenir ici dans cette même pièce à temps, à 3 heures et demie cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Lorsque nous avons ajourné pour le déjeuner, nous en étions à l'article 14(1)(c). Est-ce que quelqu'un veut discuter de l'article (1) (c)? Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Nous avons réservé l'article 14(1)(c) jusqu'à ce que nous discutons de la définition et des qualités

[Text]

tificate, so I believe we should stand it further until we get to Clause 16. I think it would be more in order.

Mr. Rock: I thought we agreed on that before we left?

The Chairman: No, we agreed to stand Clause 14 (1) (b). Now we are on Clause 14 (1) (c).

Mr. Laflamme: All right.

Mr. Rock: Oh, I see. All right.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: The pilots have made the suggestion that we add for Canadian ships of less than 350 registered tons at the end of Clause 14 (1) (c). I wonder what Dr. Camu, Mr. Macgillivray or Superintendent Latter's ideas were on that point.

Mr. Macgillivray: The wording suggested would be much too restrictive, sir, and we must leave this to be done by regulation of the pilotage authorities. It would restrict it only to Canadian ships and only to ships of under 350 tons and there may be other circumstances where the pilotage authority can with perfect validity arrange for its...

Clause 14. (1) (c) and (d) agreed to.

The Chairman: On Clause 14. (1) (e). Mr. Barnett.

Mr. Macgillivray: I was just going to say that this is one on which the Dominion Marine Association had proposed moving to regulation by Governor in Council rather than by the authority. We would oppose that because it would destroy the whole concept of this decentralization.

Mr. Barnett: This may have been discussed and explained in the previous sittings of the Committee. If it was, I will pass because I just want to make sure that we understand what is involved. If this is put on the record, I will...

Clause 14.(1)(e) agreed to.

The Chairman: On Clause 14.(1)(f).

Mr. McCleave: Mr. Chairman, again the pilots have suggested after the word "qualifications" on the first line, "which shall be identical". I am not sure why that suggestion with regard to the general class of licence but perhaps there should be a word from the witnesses as this is a serious request.

Mr. Macgillivray: Yes, the suggestion is made that the qualifications of a holder of a certificate must be identical with the qualifications of the holder of a licence. Often-times, of course, the holder of a certificate will have superior qualifications because of the navigation certificate that he holds, his masters or mate's certificate.

In addition, there would be a danger in putting in these words "which shall be identical" which might lead people

[Interpretation]

requis pour le certificat. Je crois donc que nous devrions le réserver encore jusqu'à ce que nous en arrivions à l'article 16. Je pense que ce serait mieux.

M. Rock: Je croyais que nous avions accepté cela avant de terminer ce matin?

Le président: Non, nous avons accepté de réserver l'article 14(1)(c). Nous sommes maintenant à l'article 14(1)(c).

M. Laflamme: Très bien.

M. Rock: Je vois. Très bien.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Les pilotes ont suggéré que nous ajoutions une disposition concernant les navires canadiens qui jaugent moins de 350 tonnes, à la fin de l'article 14(1)(c). Je me demande quelle est l'opinion de M. Camu, de M. Macgillivray ou de M. Latter, le surintendant, à ce sujet.

M. Macgillivray: Le libellé qui a été suggéré serait beaucoup trop restrictif, monsieur, et nous devons laisser cette fonction à l'Administration du pilotage qui le ferait par règlement. Il y aurait alors restriction uniquement pour les navires canadiens et uniquement pour les navires de moins de 350 tonnes et il peut y avoir d'autres circonstances où l'administration du pilotage pourrait très certainement s'arranger pour que...

L'article 14(1)(c) et (d) est adopté.

Le président: Au sujet de l'article 14(1)(e). Monsieur Barnett.

M. Macgillivray: J'allais dire que c'est à ce sujet que la *Dominion Marine Association* avait proposé d'inscrire par voie de règlement établi par le gouverneur en conseil plutôt que par l'Administration. Nous serions opposés à cela parce que cela détruirait le concept de cette décentralisation.

M. Barnett: Il y a peut-être déjà eu des discussions et des explications à ce sujet au cours de séances précédentes du comité. Si tel est le cas, je céderai la parole parce que je veux m'assurer que nous comprenons de quoi il s'agit. Si cela est inscrit aux Procès-Verbaux, je...

L'article 14(1)(e) est adopté.

Le président: Au sujet de l'article 14(1)(f).

M. McCleave: Monsieur le président, encore une fois les pilotes ont suggéré qu'après le mot «conditions» à la première ligne, nous ajoutions «qui seront identiques». Je ne suis pas certain de la raison de cette suggestion en ce qui concerne la classe générale de brevets mais peut-être que nous devrions entendre les témoins à ce sujet, car il s'agit d'une demande très sérieuse.

M. Macgillivray: Oui, il est suggéré que les conditions requises du titulaire d'un certificat soit identique aux conditions requises du détenteur d'un brevet. Souvent, bien sûr, le détenteur d'un certificat aura des qualifications supérieures étant donné le certificat de navigation qu'il détient, c'est-à-dire son certificat de capitaine ou de second.

De plus, il y aurait danger à inclure ces mots «qui seront identiques», car cela pourrait amener les gens à

[Texte]

to believe you could require that the holders of certificates would have to go through the same apprenticeship as pilots, etc. We feel this is something that can well be left to the regulations established by the regional authorities.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, they have also made the suggestion with regard to Clause 14.(1)(f) that after the word "knowledge" in the fourth line, the words "and knowledge of the French and/or the English language" be added. I wonder what the view of the witnesses was in that regard.

Mr. Macgillivray: We agree that this is a good suggestion: the regional authorities should be able to require a knowledge of one or both of the official languages and we have asked the Department of Justice draftsman if he would produce a text for us on this. For this reason I hope the paragraph may be allowed to stand until we can produce this.

● 1540

The Chairman: Gentlemen, I think we might as well go to the House and come back right after the vote.

● 1632

(After vote)

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum.

Mr. Deachman, on a point of order.

Mr. Deachman: It is not a point of order really. Mr. Chairman, as the bell rang the first time and we went into the House, we may or may not have passed through paragraph (c): there was some confusion there. I certainly had some questions I wanted to ask in respect of paragraph (c). I wonder whether we could commence by looking at paragraph (c) and go on from there?

The Chairman: Paragraph (c) was voted on Mr. Deachman, but if the Committee agrees...

Mr. Deachman: Was it clearly voted on at that time?

The Chairman: Yes.

Mr. Deachman: And we are past all redemption, are we?

The Chairman: We are on paragraph (f) now.

Mr. Deachman: Paragraph (d) was stood, I think, was it not?

The Chairman: Paragraphs (c), (d) and (e) were agreed to.

Mr. Bell: Mr. Chairman, can I just say that I think some of us are waiting for Clause 15 which deals with licences and certificates, and which is quite controversial. Certainly the certificates are new and have to be given some scrutiny.

I noticed in Clause 14 that there is some reference to this subject. I do not think there is any point of being strict about it is what I am suggesting. You are involved

[Interprétation]

croire que l'on pourrait exiger que les détenteurs de certificat subissent le même apprentissage que les pilotes, etc. Nous croyons que cela peut très bien être décidé par des règlements établis par l'administration régionale.

M. McCleave: Monsieur le président, ils ont également suggéré en ce qui concerne l'article 14 (1) (f) qu'après le mot «connaissances» à la quatrième ligne, qu'on ajoute les mots «et la connaissance du français et/ou l'anglais». Je me demande ce que pensent les témoins de cette suggestion.

M. Macgillivray: Nous sommes d'accord qu'il s'agit d'une bonne suggestion: les administrations régionales pourraient exiger une connaissance de l'une des deux langues officielles ou des deux, et nous avons demandé au rédacteur du projet de loi au ministère de la Justice s'il pourrait nous présenter un texte à ce sujet. C'est pourquoi j'espère que l'alinéa sera réservé jusqu'à ce que nous puissions présenter ce texte.

Le président: Messieurs, je pense que nous ferions bien d'aller à la Chambre et de revenir tout de suite après le vote.

Après le vote.

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

M. Deachman en appelle au Règlement.

M. Deachman: Je ne crois pas vraiment en appeler au Règlement. Monsieur le président, lorsque la sonnerie s'est fait entendre et que nous sommes allés à la Chambre, je ne sais pas si nous avons adopté ou non l'alinéa (c); il y a eu quelque confusion. J'avais certainement des questions à poser au sujet de l'alinéa (c). Je me demande si nous pourrions commencer par étudier l'alinéa (c) avant de poursuivre?

Le président: L'alinéa (c) a été adopté, monsieur Deachman, mais si le comité est d'accord...

M. Deachman: Est-ce que nous avons vraiment voté à ce moment-là?

Le président: Oui.

M. Deachman: Et nous ne pouvons pas revenir sur notre parole, n'est-ce pas?

Le président: Nous sommes maintenant à l'alinéa (f).

M. Deachman: L'alinéa (d) a été réservé, je pense n'est-ce pas?

Le président: Les alinéas (c), (d) et (e) ont été adoptés.

M. Bell: Monsieur le président, puis-je dire que je crois que certains d'entre nous attendent que nous soyons rendus à l'article 15, traitant des brevets et des certificats, car il porte beaucoup à controverse. Les certificats sont entièrement nouveaux et il faut examiner cette question de façon minutieuse.

J'ai remarqué à l'article 14 que l'on parle de cette question. Je crois qu'il ne vaut rien d'être strict à ce

[Text]

in compulsory pilotage areas and some of the subclauses might relate to the regulations and whether certificates would be available.

Mr. Deachman: What I was going to do, if I had the permission of the Committee, was simply to put the question as to what is meant under paragraph (c) by "prescribing the circumstances under which compulsory pilotage may be waived"?

The Chairman: Mr. Deachman, I think you should ask the Committee before you put your question. If the Committee is agreeable, I have no objection.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, on the procedural question, it has always been my understanding that while we go through a clause by subclauses, technically the subclause is not carried until we carry the clause. It seems to me that Mr. Deachman would have a right, before the clause carried generally, to raise this matter and, since he has the right, in my understanding of the rules, he might as well do it now if he wants to.

Mr. Deachman: We are now on Clause 14. I thank the hon. member for that explanation. I think that is correct.

The Chairman: Put your question, Mr. Deachman.

Mr. Deachman: My question is simply this, Mr. Chairman: what is intended in paragraph (c)? What does it mean? Could we have the witnesses describe just exactly what "prescribing the circumstances under which compulsory pilotage may be waived" would do, and how does that apply?

Mr. Macgillivray: Under that power, the local authority would make regulations respecting the circumstances under which the officers of the authority or the chairman would be able to allow a ship to proceed through compulsory pilotage waters without a pilot and without being under the conduct of an officer holding a pilotage certificate. It might be an emergency in which no pilots are available. There might be a situation in which the pilots are on strike, and we have had occasions previously where we are able to form a convoy of ships and have them proceed in safety following a lead ship. In the present waters where we have compulsory pilotage, which is only in certain waters of the Great Lakes, waivers are sometimes granted when, due to a shortage of pilots, traffic can be badly held up and the officer granting the waiver is satisfied that the people aboard the ship have the competence to proceed in a certain way subject to certain conditions.

• 1635

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Deachman? Mr. Laflamme, do you also have a question on subclause (c)?

Mr. Laflamme: Mr. Macgillivray has already stressed when the authority will be prescribed in circumstances

[Interpretation]

sujet. Il s'agit des zones de pilotage obligatoires et certains des paragraphes peuvent se rapporter aux règlements et à la disponibilité des certificats.

M. Deachman: Si j'avais la permission du comité, je voulais simplement demander ce que signifiait l'alinéa (c) par les termes «prescrivant les circonstances dans lesquelles il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire»?

Le président: Monsieur Deachman, je pense que vous devriez demander la permission au comité avant de poser votre question. Si le comité est d'accord, je n'ai pas d'objection.

M. Barnett: Monsieur le président, en ce qui concerne la procédure, j'ai toujours cru comprendre que lorsque nous étudions un article paragraphe par paragraphe, du point de vue technique, un paragraphe n'est pas adopté avant que nous adoptions l'article. Il me semble que M. Deachman aurait le droit, avant que l'article soit adopté de façon générale, de soulever cette question, et puisqu'il a ce droit, si je comprends bien le Règlement, il pourrait aussi bien le faire maintenant s'il le désire.

M. Deachman: Nous sommes maintenant à l'article 14. Je remercie le député de cette explication. Je crois que c'est exact.

Le président: Posez votre question, monsieur Deachman.

M. Deachman: Je voulais simplement demander ceci, monsieur le président: que veut-on dire dans l'alinéa (c)? Qu'est-ce qu'il signifie? Est-ce que les témoins pourraient décrire exactement ce que ferait l'expression «prescrivant les circonstances dans lesquelles il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire», et comment cela s'applique-t-il?

M. Macgillivray: En vertu de ce pouvoir, l'administration locale établirait des règlements concernant les circonstances dans lesquelles les membres de l'administration ou le président pourrait permettre à un navire de naviguer dans des eaux de pilotage obligatoire sans prendre de pilote et sans être conduit par un officier qui détient un certificat de pilotage. Il pourrait y avoir une urgence, alors qu'aucun pilote ne serait disponible. Il pourrait y avoir le cas où les pilotes feraient la grève, et il y a eu des occasions auparavant où nous avons pu former un convoi de navires de façon à les faire naviguer de façon sûre à la suite d'un navire de tête. Dans les eaux où le pilotage est obligatoire actuellement, c'est-à-dire seulement dans certaines eaux des Grands Lacs, des dispenses sont parfois accordées si, à cause d'un manque de pilotes, la circulation peut être gravement retardée et si le membre de l'administration qui accorde la dispense est certain que les personnes à bord du navire ont la compétence nécessaire pour naviguer dans une certaine voie sous certaines conditions.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Deachman? Monsieur Laflamme, avez-vous une question au sujet de l'alinéa (c)?

M. Laflamme: M. Macgillivray a déjà expliqué quand l'administration prescrira les circonstances dans lesquelles

[Texte]

under which compulsory pilotage may be granted or waived. I think these reasons are good, but by leaving this section vague it opens the door to get the waiver on any kind of ship in compulsory pilotage areas, which becomes a bit contradictory.

Mr. Macgillivray: We really would not be able to say that until we see the regulations in the particular case. At least a regulation will be published and passed by the Authority and approved by the Governor in Council and published and people will be able to see a list of the circumstances in a particular area under which the ship would be allowed to proceed without a pilot.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Is this the clause which would apply in a transition of the laws that you have now? When this becomes law Canadian ships which do not carry pilots now will have to get a certificate? Would this clause cover them in the meantime until they get their certificates?

Mr. Macgillivray: It would be possible, sir, to do it that way. We hope that the pilotage authorities will be able to issue the certificates quite promptly. If there is a delay, the ships that are now exempt from compulsory payment and that do not take pilots could be waived under such regulations.

• 1640

The Chairman: Coming back to Clause 14(1)(f) or Clause 14(1)(c), Mr. Barnett?

Mr. Barnett: Clause 14(1)(f), Mr. Chairman. I have some questions I would like to ask in this area about the whole question of pilotage certificates. I think there are probably a number of places in the bill where one might raise this, such as, for example, the reference in Clause 16 or indeed in Clause 42, but what I am trying to understand is really what this concept of pilotage certificates is based on. I raise it here partly because this had to do with qualifications including the degree of local knowledge, skill and experience required, and my question is based upon the fact, if I understand it correctly, that a pilotage certificate will be issued to a master or a mate of a vessel, who, of course, is responsible directly to the owner of the vessel. He is employed by the owner of the vessel whereas a pilot is not. A pilot is someone who is independent of the owner of the vessel. He is not responsible to the owner of the vessel except presumably to accept the responsibility for trying to ensure the safety of his ship, but the owner of the vessel is not his employer. What I am wondering is whether or not we are leading towards an area of confusion here by talking about issuing pilotage certificates to people who are in effect officers of a vessel, who, one might assume, because they hold that certificate, have a responsibility to serve two masters (a) their employer in their capacity as officers of the vessel and (b) holders of a pilotage certificate, which presumably means they have some responsibility to the Pilotage Authority. I am wondering why it was chosen to develop this idea rather than perhaps simply, under certain circumstances, developing a system of mas-

[Interprétation]

les une dispense du pilotage obligatoire peut être accordée. Je pense que ses raisons sont bonnes mais en laissant cet article aussi vague, cela rend possible d'accorder une dispense à tous genres de navires dans des zones de pilotage obligatoire, ce qui devient quelque peu contradictoire.

M. Macgillivray: Nous ne pourrions vraiment pas dire cela avant de voir les règlements dans le cas particulier. Du moins, un règlement sera publié et adopté par l'administration, approuvé par le gouverneur en conseil, et lorsqu'il sera publié les gens pourront voir une liste des circonstances dans une zone particulière, où le navire pourra poursuivre sa route sans pilote.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Est-ce que c'est cet article qui s'appliquerait pendant la période de transition entre l'application des lois actuelles et du nouveau projet de loi? Lorsque ce projet de loi sera adopté les navires canadiens qui ne prennent pas de pilote présentement devront obtenir un certificat? Est-ce que cet article les couvre entre-temps, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'ils obtiennent leurs certificats?

M. Macgillivray: Ce serait possible, monsieur, de le faire ainsi. Nous espérons que l'administration du pilotage pourra émettre des certificats très rapidement. S'il y a un délai, les navires qui sont présentement exemptés du paiement obligatoire et qui ne prennent pas de pilote, pourraient obtenir une dispense en vertu de tels règlements.

Le président: Vous revenez à l'article 14(1)(f) ou à 14(1)(c), monsieur Barnett?

M. Barnett: A l'article 14(1)(f), monsieur le président. J'ai des questions à poser au sujet des certificats de pilotage. Je pense qu'il y a plusieurs endroits dans le projet de loi où il serait possible de soulever cette question, comme par exemple à l'article 16 ou à l'article 42, qui traitent de cela, mais j'essaie de comprendre sur quoi est fondé ce concept des certificats de pilotage. Je pose la question maintenant en partie parce que cela se rapporte aux conditions exigées, notamment le degré de connaissance des lieux, la compétence et l'expérience requise, et ma question est fondée sur le fait, si je comprends bien, qu'un certificat de pilotage sera attribué à un capitaine ou à un second d'un navire, qui bien sûr, est directement responsable vis-à-vis le propriétaire du navire. Il est employé par le propriétaire du navire, tandis qu'un pilote ne l'est pas. Un pilote est indépendant du propriétaire du navire. Il n'est pas responsable vis-à-vis le propriétaire du navire sauf peut-être en acceptant la responsabilité d'assurer d'assurer la sécurité du navire, mais le propriétaire du navire n'est pas son employeur. Je me demande si nous n'allons pas vers la confusion ici, en parlant d'attribuer des certificats de pilotage à des personnes qui sont en fait les officiers d'un navire, qui auraient, à cause de ce certificat dont ils seraient titulaires, une responsabilité vis-à-vis deux maîtres (a) en tant qu'officiers du navire, ils seraient responsables vis-à-vis de leur employeur et (b) en tant que titulaires d'un certificat de pilotage, ils auraient également une responsabilité vis-à-vis l'administration du pilotage. Je me demande pourquoi cette idée a été choisie plutôt qu'un système selon lequel, dans certain-

[Text]

ters or mates having to have special qualifications to operate in certain areas.

I recall a number of years ago we had a bill before the equivalent of this Committee. It had to do with allowing masters and mates of vessels in Newfoundland to continue to hold those certificates even though they did not meet the standard Canadian requirements. Members will recall that at the time Newfoundland joined Canada, there was a provisional period during which such people were supposed to meet the standard Canadian requirements. The subject matter of this bill had to do with extending the provisional arrangements because it was obvious that some of these people, while they had a very good first-hand knowledge of navigation in their area, local knowledge and experience, did not have the basic education in mathematics and so on. I can remember raising in the Committee at that time the fact that the bill as it was drafted was phrased in such a way that such a Newfoundland master could go to the coast of B.C. and take a job in British Columbia.

At the time when this was brought up, it was realized this was not really the intent and the bill was amended to make the provision that those certificates would only be good in the area where they had the local knowledge.

I am wondering why, rather than to create what may appear to be a confusion between the functions of a pilot and the functions of a master with certain qualifications in certain areas, we are embarking on this concept of having a sort of hybrid person who, as I tried to suggest, may feel that he has responsibility to two masters?

• 1645

Mr. Macgillivray: I think, Mr. Barnett, we are doing what you suggested at one point in your remarks, and that is that we are getting away from the idea now in the Canada Shipping Act that certain ships are exempt from the compulsory features by reason of their flag, etc. Ships registered in any part of Her Majesty's dominions while employed in salvage operations are exempt from the compulsory features of pilotage, as well as steamships registered in any part of Her Majesty's dominions employed in voyages between ports in the same province or employed in one port or harbour. Instead of attacking the type of ship and the flag it operates under we felt that we should attack the problem through the competence of the person on the bridge, who has charge of the navigation of a ship. So we have said that rather than exempt, say, Canadian lakers simply because they fly the Canadian flag and are customarily in that trade, let us exempt them on the basis that they have on board qualified watch officers who have the same degree of local knowledge as do the pilots whom they would employ if they were to take them. This was our reason for introducing pilotage certificates. I think the present system is ridiculous when it exempts a ship solely on the basis of its flag. I would not expect any responsible shipowner to do it and I have never heard of them doing it, but they could bring in officers and put them in charge of the

[Interpretation]

nes circonstances, les capitaines ou les seconds devraient avoir des qualités spéciales pour naviguer dans certaines zones.

Je me souviens qu'il y a quelques années, nous avons eu un projet de loi devant l'équivalent de ce Comité. Il s'agissait de permettre aux capitaines et aux seconds des navires de Terre-Neuve de continuer de détenir ces certificats même s'ils ne remplissaient pas les exigences des normes canadiennes. Les députés se souviendront qu'au moment où Terre-Neuve s'est jointe au Canada, il y a eu une période provisoire pendant laquelle ces personnes devaient satisfaire aux exigences de normes canadiennes. La teneur de ce projet de loi concernait l'extension de ces accords provisoires parce qu'il était évident que certaines de ces personnes, bien qu'elles avaient une très bonne connaissance de la navigation dans cette région, qu'elles connaissent les lieux et avaient l'expérience nécessaire, elles ne connaissaient pas les mathématiques fondamentales et ainsi de suite. Je me souviens avoir dit au comité à cette époque que le projet de loi tel qu'il était rédigé, avait un libellé tel qu'un capitaine terre-neuvien pouvait aller s'employer sur la côte de la Colombie-Britannique.

A cette époque, lorsque cette question a été soulevée, on a réalisé que ce n'était pas là l'intention du projet de loi et celui-ci a été modifié de façon à stipuler que ces certificats ne seraient bons que dans la région où les personnes avaient la connaissance des lieux.

Je me demande pourquoi, au lieu de créer ce qui me semble une confusion entre les fonctions d'un pilote et celles d'un capitaine qui a certaines qualifications dans certaines régions, nous nous embarquons dans cette idée d'une sorte de personne hybride qui pourrait penser qu'elle est responsable vis-à-vis deux maîtres, comme j'ai essayé de le suggérer?

M. Macgillivray: Je pense, monsieur Barnett, que nous faisons ce que vous avez suggéré à un moment donné au cours de vos remarques, en nous écartant de l'idée qui existe présentement dans la loi sur la Marine marchande du Canada, selon laquelle certains navires sont exemptés de leurs obligations en raison de leur pavillon, etc. Tous navires immatriculés en tout lieu des dominions de Sa Majesté sont exemptés du pilotage obligatoire au cours des opérations de sauvetage, de même les paquebots immatriculés en tout lieu des dominions de Sa Majesté qui voyagent d'un port à l'autre d'une même province ou exploitent en un même port ou havre. Plutôt que d'attaquer le genre de navire et le pavillon qu'il arbore, nous avons cru plus censé d'attaquer le problème relatif à la compétence de la personne qui se trouve sous le pont et responsable de la navigation du navire. Nous avons donc décidé que, plutôt que d'exempter les navires canadiens qui parcourent les lacs, simplement parce qu'ils battent pavillon canadien et se trouvent dans leur zone habituelle, nous devrions les exempter en raison de la compétence des officiers de quart qui connaissent aussi bien les zones locales que les pilotes qu'ils emploieraient au besoin. C'est pour cela que nous avons introduit les certificats de pilotage. Je pense qu'il est saugrenu d'exempter un navire simplement parce qu'il arbore tel ou tel pavillon. Je n'imagine pas qu'aucun armateur s'aventurerait à le faire et je ne l'ai jamais entendu dire non plus, mais il

[Texte]

watch who have never been in these designated waters of the Great Lakes, for instance.

Mr. Barnett: I agreed with your statement as you made it earlier today, that it made much more sense to think in terms of the competency of the person on the bridge.

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Barnett: I do not know enough detail about the operation of shipping in the Great Lakes and the Seaway to feel very informed about it, but where do we draw the line on this business of pilotage certificates? I am thinking in terms of some of the shipping that operates in and out of the West Coast where we have in some cases foreign flag vessels on a long-term charter making regular trips back and forth from Canadian ports, loading pulp or paper or minerals or other commodities, and I am wondering whether the application of the pilot certificate principle is to be limited to ships that are essentially in the Canadian coasting trade, or are they going to be issued to people who are officers of ships of non-Canadian registry that are operating on the high seas. Just where are we heading here, if we start issuing a pilotage certificate to someone who, as I say, is an officer of a ship in the employ of the shipowner.

Mr. Macgillivray: In my view, sir, the whole question is the matter of safety and the competence of the man on the bridge. The alternative to his being an employee of the shipowner is to require all these Canadian and U.S. Great Lakes ships, which have a very fine record of safety in the Great Lakes, to take pilots in waters where they have never taken pilots before. If they must, this would be a tremendous disruption in the trade that is there. This applies also on the Coast to coasting vessels. I think our sole objective here should be to see that the man in charge of the watch on the bridge of that ship has, besides his mariner's qualifications, adequate local knowledge and skill to handle the ship. You will have a chance in a later clause to consider an amendment, which the pilots have suggested, that would limit both the pilotage certificates and licences to Canadian citizens and landed immigrants.

• 1650

Mr. Bell: I do not know whether we want to go on with this matter of certificates, but we have now gotten into the desirability of pilots with certificates, and of course, this leads to the question of whether they have exactly the same regulations and requirements regarding their duties as pilots.

Mr. Macgillivray: The object of the legislation being to ensure safety, I expect the local pilotage authority would, in setting the standards that must be met by these holders of pilotage certificates, want them to have an adequate knowledge of the locality, where the buoys are, what the landmarks are and what the currents are, etc.

[Interprétation]

pourrait désigner des officiers de quart qui n'ont jamais navigué dans ces eaux délimitées des zones des Grands Lacs, par exemple.

M. Barnett: J'ai reconnu le bien-fondé de la déclaration que vous avez faite un peu plus tôt aujourd'hui, à savoir qu'il est surtout censé de viser à la compétence de la personne qui occupe la passerelle.

M. Macgillivray: Oui.

M. Barnett: Je ne connais pas assez la navigation dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent pour prétendre être bien informé, mais où tirez-vous la ligne lorsqu'il s'agit de distribuer des certificats de pilotage? Je pense à la navigation intérieure et extérieure de la côte du Pacifique où des navires s'introduisent qui arborent des pavillons étrangers et qui sont nolisés à long terme et circulent régulièrement, allant et venant d'un port canadien à l'autre, chargeant du bois à pâte, du papier ou des minéraux ou autres denrées, je me demande si l'application du principe de certificat de pilotage doit se limiter aux navires qui font essentiellement du cabotage sur la côte canadienne, ou ces certificats seront-ils attribués à des officiers des navires immatriculés ailleurs qu'au Canada et qui naviguent au long cours. Où allons-nous au juste, si nous entreprenons d'attribuer un certificat de pilotage à quelqu'officier d'un navire appartenant à un armateur.

M. Macgillivray: A mon avis, toute la question en est une de sécurité reposant sur la compétence de l'homme du pont. L'alternative, face au fait qu'il est l'employé d'un armateur, est d'exiger de tous les navires canadiens et américains voguant sur les Grands Lacs, dont le record de sécurité est excellent sur les Grands Lacs, de prendre à bord des pilotes dans les eaux où ils n'ont jamais eu recours à leurs services tout précédemment. S'ils y sont tenus, cela aura pour effet de bouleverser le trafic dans cette zone. Ceci s'applique également à la navigation côtière et au cabotage. J'estime que nous devons viser ici exclusivement à ce que l'homme de quart qui veille sur le pont de ce navire soit un marin chevronné, qu'il possède une connaissance suffisante des lieux et sache guider le navire. Au cours de l'étude d'un article suivant, vous aurez l'occasion de débattre un amendement proposé par les pilotes et qui tendrait à limiter le nombre des certificats et brevets de pilotage et à les attribuer exclusivement à des citoyens canadiens et les immigrants reçus.

M. Bell: Je ne crois que nous tenions à poursuivre cette question des certificats, mais nous avons maintenant soulevé la question cherchant à savoir s'il est souhaitable que les pilotes soient titulaires de certificats et, naturellement, cela le conduit à demander si les règlements et les conditions qui les régissent sont les mêmes que pour les pilotes.

M. Macgillivray: L'intention de la loi est d'assurer la sécurité, et je présume que l'administration locale du pilotage, en établissant les normes, en demanderait l'application à ceux qui détiennent des certificats de pilotage et exigerait d'eux une connaissance suffisante des lieux, et de pouvoir reconnaître les bouées, les points de repaire et déceler les courants, et ainsi de suite.

[Text]

Mr. Bell: And the hours of duty.

Mr. Macgillivray: Hours of duty, I think, should not be covered in this legislation. We have regulations under the Canada Shipping Act respecting the hours of duty of ships' officers.

Mr. Bell: Can I go over this again just to make certain I understand? I know you explained this morning, Mr. Macgillivray, that there are certain sections of the Great Lakes that now do not have any compulsory pilotage and you are saying under this new legislation that certain of those sections should now have pilots with certificates. Am I correct so far?

Mr. Macgillivray: No, not completely correct, sir. In the Great Lakes we have two classes of waters, only two. We have the designated waters, so called under the existing legislation, and these are compulsory pilotage areas where every ship must take a pilot unless it is a U.S. or Canadian Great Lakes ship, customarily travelling on voyages within the lakes and no farther seaward than Anticosti Island.

Those ships are exempt but only on the basis of their flag and the trade they are in. In the other waters of the Great Lakes, the open waters, we have a requirement that a registered pilot be carried, but not that he be given the conduct of the ship, unless the ship has on board an officer having what we call a "B Certificate." A "B certificate" is granted the officers of ships, foreign, Canadian and U.S., if they prove their knowledge of the rules of the road for the Great Lakes which are different from the international rules, have an ability to speak the language of the lakes on the radio telephone, and a certain amount of experience in the lakes—two trips within a certain period of time.

However, this is on the open waters of the Great Lakes, which of course, are wider than many other non-pilotage waters around the world.

Mr. Bell: Then let me get at it this way. Do you envisage pilots with certificates competing with and taking away present activity from licensed pilots?

Mr. Macgillivray: I think it is possible in one or two areas. I think it is possible in the St. Lawrence River from Montreal seaward where Great Lakes ships are trading in regular passage and today they are required to pay pilotage and therefore they take a pilot. I think it is possible that the officers of those ships would be able to qualify for pilotage certificates and thereby be relieved of the need of taking pilots.

I do not really think there is any other place else in the country where any ship now required to take a pilot would not. There may be one or two places. There is a CNR ferry going into Port aux Basques which, because of the loss of a ship, happens to be a foreign ship, and therefore compulsory pilotage is paid. But they do not

[Interpretation]

M. Bell: Et les horaires.

M. Macgillivray: Les horaires, ce me semble, ne doivent pas faire partie du projet de loi. Des règlements existent en vertu de la Loi sur la Marine marchande du Canada concernant les heures de service des officiers de marine.

M. Bell: Me permettez-vous de revenir un peu sur la question afin de mieux comprendre? Je sais que vous avez expliqué ce matin, monsieur Macgillivray, que certaines zones des Grands Lacs n'ont pas actuellement de pilotage obligatoire et vous dites, que suivant les dispositions de ce nouveau projet de loi, certaines de ces zones devraient maintenant avoir des pilotes titulaires de certificats. Ai-je raison jusque-là?

M. Macgillivray: Non, ce que vous dites n'est pas absolument exact. Nous n'avons dans les Grands Lacs que deux zones maritimes. Nous avons les eaux soit-disant désignées, conformément aux dispositions de la législation existante, et ce sont des zones où le pilotage est obligatoire, où chaque navire doit embarquer un pilote, à moins que ce ne soit un navire américain ou canadien naviguant dans les lacs, se déplaçant d'habitude à l'intérieur des lacs et ne s'aventurant pas plus loin en mer que jusqu'à l'île d'Anticosti.

Ces navires font exception, mais en raison seulement de leur pavillon et de leur lieu d'opération. Dans les autres zones des Grands Lacs, les eaux libres, nous exigeons la présence d'un pilote immatriculé, mais il n'est pas nécessaire qu'il dirige le navire, à moins que l'officier du bord ne possède que ce que nous appelons un certificat B. Le certificat B est attribué aux officiers de navires étrangers, canadiens et américains, pourvu qu'ils fassent preuve de connaissance des règlements des voies d'accès aux Grands Lacs qui diffèrent des règlements internationaux, qu'ils soient capables de parler la langue pratiquée à la radio et au téléphone, et une certaine expérience des lacs: deux voyages au cours d'une certaine période de temps.

Toutefois, il s'agit des eaux libres des Grands Lacs dont l'étendue est beaucoup plus vaste que celle des zones maritimes où le pilotage n'est pas exigé au cours du globe.

M. Bell: Alors, je m'explique ainsi. Prévoyez-vous la concurrence des pilotes titulaires de certificats et qu'ils s'emparent d'une part de l'activité des pilotes brevetés actuellement en fonction.

M. Macgillivray: J'en envisage la possibilité dans un ou deux secteurs. Il est possible que dans la zone du St-Laurent, de Montréal vers le large, où les navires des Grands Lacs circulent régulièrement; présentement, ils doivent payer des droits de pilotage et donc embarquer un pilote. Il est possible que les officiers de ces navires puissent obtenir des certificats de pilotage et par conséquent se passer des services d'un pilote.

Je n'imagine pas un autre endroit au pays où un bateau actuellement tenu d'embarquer un pilote ne le ferait pas. Il y a peut-être un ou deux endroits. Il y a un bateau-passeur du CNR qui se rend à Port aux Basques et qui, par suite de la perte d'un navire, se trouve par hasard battre pavillon étranger, et soumis par conséquent

[Texte]

need to take a pilot. They are travelling regularly back and forth.

• 1655

Mr. Bell: In other words, you feel satisfied that these areas where we now will replace fully licensed pilots with pilots with certificates—you feel satisfied that the safety will be looked after in every respect.

Mr. Macgillivray: Provided a proper standard is set by the pilotage authority for the qualifications of the holder of the certificate.

Mr. Bell: That is not in the Act, is it?

Mr. Macgillivray: It is implicit. We have not even told them that they must set proper standards for pilots.

Mr. Bell: Did you consider in some way putting that in the Act?

Mr. Macgillivray: I have had a discussion while you were answering the bells, sir, with the pilots, and they have a proposal to suggest that. As a matter of fact, we had just started a discussion of their proposal on sub-clause (f) where they suggested the wording should be prescribing the qualifications which shall be identical that a holder of any class of licence or certificate. I was saying before you went for the vote that this use of the word "identical" gave me problems. I could foresee problems in deciding identical qualifications.

Mr. Bell: I guess we all have the same objection then. It is just a matter I think of protecting the occupation, the full occupation of pilots, as much as possible. Will this come up in a later section?

Mr. Macgillivray: We are discussing this proposal that the words "which shall be identical" should be inserted in this clause, in this paragraph of this clause. I have indicated that it has problems, and also if it is to be handled, it would be better handled not in this clause, and not in this paragraph at any rate, because I think it has to be set out at much more length. I know one of the members who will sponsor, on behalf of the pilots, an amendment to Clause 15 to ensure that the standards imposed on certificate holders will be as high as the standards imposed on pilots.

Mr. Bell: It should be anything that would give an indication that the qualifications are at least as great as the pilots themselves. This stands up in a practical sense. I do not know how you measure it.

Mr. Macgillivray: I can see it having problems for a pilotage authority. If a man is making regular voyages as master or mate of a ferry vessel back and forth between Saint John and Digby, and he is going only to the one wharf, he does not need to know the rest of the harbour which the pilots must know because they have to be able to take a ship any place within this compulsory area. He needs to know only a portion of it. However, you will have a chance to look at the amendment the pilots sponsored.

[Interprétation]

au pilotage obligatoire. Cependant, les services du pilote ne sont pas nécessaires. Le bateau circule régulièrement aller-retour.

M. Bell: Autrement dit, vous estimez que toutes les mesures de sécurité nécessaires seront prises dans ces zones quand nous aurons remplacé des pilotes brevetés par des pilotes titulaires de certificats.

M. Macgillivray: Pourvu que des normes appropriées soient établies par l'administration du pilotage relativement à la compétence du titulaire du certificat.

M. Bell: Cela n'est pas compris dans la loi, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Cela est implicite. Nous ne les avons même pas averti d'établir des normes appropriées pour les pilotes.

M. Bell: Avez-vous songé à l'insérer dans la loi?

M. Macgillivray: J'ai discuté avec les pilotes tandis que vous répondiez à l'appel, et ils ont une proposition à faire. Au vrai dire, nous avions justement commencé à discuter leur proposition au sujet du paragraphe (f) quand ils ont suggéré que le libellé mentionne que les qualités doivent être les mêmes pour tout titulaire soit d'un brevet ou d'un certificat. Avant que vous nous quittiez pour aller voter, je disais que l'emploi de ce mot «identique» suscite des difficultés. J'imagine les difficultés qui pourraient surgir si les qualités exigées devaient être identiques.

M. Bell: Nous posons donc tous la même objection. Notre souci commun est de protéger la profession, l'activité à plein temps des pilotes, autant que possible. Est-ce que ceci se retrouvera dans quelque article suivant?

M. Macgillivray: Nous discutons la proposition visant à insérer les mots «sera identique» à cet article, à cet alinéa de l'article. J'ai mentionné que cela présente des difficultés mais, si nous y parvenons, il vaudrait mieux l'inclure dans cet article et non dans cet alinéa en tout état de cause, car il me semble que cela devrait être beaucoup plus élaboré. Je sais qu'un des membres du Comité appuiera de la part des pilotes un amendement à l'article 15, pour la formulation positive des normes imposées aux titulaires de certificats et s'assurer qu'elles soient au niveau supérieur des normes imposées aux pilotes.

M. Bell: Il faudrait un énoncé qui indique que les qualités sont au moins au niveau de celles exigées des pilotes. C'est une affaire de sens commun. Je ne sais comment vous en mesurez la portée.

M. Macgillivray: Je vois à quelle difficulté cela soumettrait l'administration du pilotage. Le capitaine ou le second qui voyage régulièrement, et qui dirige le va-et-vient d'un traversier entre St-Jean et Digby, et qui accoste toujours au même quai, n'a pas besoin de connaître toute l'étendue du havre que les pilotes doivent connaître, car ils doivent diriger les navires en tout endroit de cette zone où le pilotage est obligatoire. L'officier du bateau-passeur n'a pas besoin de connaître plus qu'une portion du havre. Toutefois, vous aurez l'occasion d'étudier l'amendement proposé par les pilotes.

[Text]

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I would like to pursue this question a bit further while we are into this discussion. It might save some further discussion later on. Mr. Macgillivray has said he does not see any other situation except perhaps in the lower St. Lawrence where the use of pilots or the number of pilots required would be decreased. I am trying to think of the situation as it would apply to the Pacific coast, where if I understand it rightly, ships pay pilotage fees whether or not they take a pilot.

• 1700

Mr. Macgillivray: It is the same there as in St. John or the Atlantic coast.

Mr. Barnett: Assuming for a moment that we passed a clause that has to do with people being either Canadian or having landed immigrant status, what about these ships that are operating in and out of West Coast ports on a regular basis, for instance, on a transport between Canada and Japan? Assuming that they decided to employ as masters and mates Canadians under this system of issuing pilotage certificates would these ships under this provision not only be exempt from paying pilotage but also from carrying pilots, if they had people that met the required standards to hold a pilotage certificate?

Mr. Macgillivray: It would be up to the authority to decide whether they have adequate standards, that is to say, whether a person who sails regularly between Japan and a port in B.C. is making frequent enough trips to maintain his knowledge of the circumstances.

Mr. Barnett: What mechanism do you envisage that the pilotage authority will set up to decide whether or not people have the necessary qualifications to have a pilotage certificate?

Mr. Macgillivray: It will be the same sort of examination as is now given to pilots on their knowledge of where the buoys, the landmarks, and the lights are, what their characteristics are, where special currents are, and what are special tidal conditions.

Mr. Barnett: We do not get into this kind of discussion too often, therefore you could perhaps explain to us a bit more who decides whether they are qualified to be pilots or not.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, maybe I could answer the question about the pilots. This is partly covered by (b) of Clause 15. Mr. Macgillivray and you, yourself, just said that there would be an amendment about qualifications on Clause 14. This discussion could therefore be covered when we discuss the amendment as to qualifications.

Mr. Macgillivray: It is in part covered by that and in part by Mr. Barnett's most recent question on subclause (g), the manner for determining whether a person meets the qualifications or not.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais pousser la question un peu, tandis que nous sommes en train de la débattre. Cela nous évitera peut-être des discussions plus tard. M. Macgillivray a dit qu'il n'imagine aucune autre situation, sauf peut-être dans le Bas du Saint-Laurent où l'on aurait moins souvent recours aux services du pilote où leur nombre en serait réduit. J'essaie d'imaginer ce que serait la situation sur la côte du Pacifique où, si je comprends bien, les navires paient des droits de pilotage qu'ils requièrent ou non les services d'un pilote.

M. Macgillivray: La situation est la même là qu'à St-Jean sur la côte de l'Atlantique.

M. Barnett: Supposons un moment que nous avons adopté un article concernant soit un Canadien, soit un immigrant reçu, que faut-il penser des navires qui rappellent régulièrement dans les ports de la côte du Pacifique, faisant, par exemple le transport entre le Canada et le Japon? Supposant qu'ils décident d'employer des capitaines et seconds canadiens en vertu du système d'attribution de certificats de pilotage, est-ce que ces navires, suivant cette disposition, ne seraient pas exemptés de payer des droits de pilotage mais également de prendre des pilotes à bord, pourvu que des membres de leur équipage aient les qualités nécessaires pour être titulaires de certificats de pilotage?

M. Macgillivray: Ce serait à l'administration de décider s'ils répondent aux normes exigées, de déterminer si la personne qui navigue régulièrement entre le Japon et un port de la Colombie Britannique répète assez souvent ces voyages pour conserver les connaissances indispensables.

M. Barnett: A quel genre de système pensez-vous que l'administration du pilotage aura recours pour déterminer si oui ou non un requérant possède les qualités nécessaires pour obtenir un certificat de pilotage?

M. Macgillivray: Il passera le même examen que les pilotes doivent passer présentement, prouvant qu'ils peuvent reconnaître les bouées, les points de repère et les phares, à quels signes ils peuvent déceler les courants imprévus et les raz de marée.

M. Barnett: Nous ne nous engageons pas trop souvent dans ce genre de discussion, vous pourriez peut-être par conséquent nous expliquer un peu plus qui décide si oui ou non ils ont les qualités requises pour obtenir le titre de pilote.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, me permettez-vous de répondre à la question au sujet des pilotes. Cette réponse se trouve en partie à l'alinéa b de l'article 15. M. Macgillivray et vous-même venez de dire qu'un amendement relatif aux qualités requises sera proposé à l'article 14. Nous pourrions donc en discuter lorsque nous serons rendus à l'étude de l'amendement concernant les qualités exigées.

M. Macgillivray: La réponse s'y trouve en partie et en partie dans la question que M. Barnett vient de poser concernant l'alinéa g sur la manière de déterminer si oui ou non une personne possède les qualités requises.

[Texte]

Mr. McCleave: Mr. Chairman, were the law officers of the Crown not suppose to have a look at this with regard to the language question?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. We were not finished with subclause (f) because included in the pilots' recommendations is that the regional pilotage authority be able to make regulations respecting knowledge of one or both of the official languages of the country. We had asked the Justice draftsmen to produce something on this. Perhaps the paragraph could stand until that is brought forward.

Clause 14 (f) stands.

The Chairman: We will go on to subclause (g).

Mr. Barnett: Maybe at this point we could hear more about what departure from the present practice of pilots qualifying is envisaged under this proposal that the pilotage authority prescribe the manner for determining whether or not he could qualify.

Mr. Macgillivray: I presume there will be no departure from the present examination procedure for determining whether a pilot is qualified. If you would like Captain Latter can explain the examination procedure?

Mr. Barnett: If we could have a brief explanation I think it might be helpful. I am not too clear on how this process is now carried on.

Captain Latter: Sir, at present in Canada there are in all districts a minimum standards for a pilot. For instance, he must have his mates or masters certificate. He then applies to become a pilot in a district, with the exception of the St. Lawrence where an apprenticeship system is in force, and is then examined by a Board of Examiners which comprises of pilots, active pilots, officials from the Department of Transport with technical knowledge. They examine the person as to his local knowledge for the port or area in which he wishes to pilot. Having passed his examine he is put on an eligible list and, as a vacancy occurs, he is employed as a pilot.

• 1705

Mr. Bell: How many years would this take?

Captain Latter: It depends on the certificate that the man must have. On the east coast ports a minimum of master home trade is required, which normally takes seven years for the man to obtain. In some other areas, such as in the Great Lakes, we insist that the man has had master's service, which means he must have sailed as master of a ship before we will examine him.

Mr. Bell: You are involved in quite a few years of apprenticeship.

Captain Latter: That is right. The average pilot in Canada is at least between 30 and 33 years of age, and most of them started to sea after finishing school at 17 or 18.

Mr. Barnett: What assurance have we, under this proposed power to the pilotage authorities, that this system

[Interprétation]

M. McCleave: Monsieur le président, est-ce que les conseillers légaux de la Couronne ne devraient pas étudier la question de langue?

M. Macgillivray: Oui, nous n'avions pas terminé l'étude de l'alinéa f, parce que les recommandations des pilotes mentionnaient que l'administration régionale du pilotage devrait avoir le pouvoir d'établir des règlements au sujet de la connaissance de l'une ou l'autre ou des deux langues officielles. Nous avions demandé aux rédacteurs juridiques de produire un énoncé à ce sujet. Peut-être l'alinéa pourrait-il être réservé jusqu'à ce que ceci soit fait.

L'article 14, alinéa f est réservé.

Le président: Nous allons passer à l'alinéa g.

M. Barnett: Peut-être pourrions-nous à ce moment être informés sur la différence de la pratique prévue en vertu de cette disposition pour établir la compétence des pilotes par l'Administration du pilotage, en vue de déterminer si oui ou non ils peuvent être titularisés.

M. Macgillivray: Je ne suppose pas que l'examen sera différent de ce qu'il est à présent pour déterminer si le pilote est qualifié. Si vous y tenez, le capitaine Latter peut vous expliquer comment on procède à l'examen?

M. Barnett: Si nous pouvions avoir quelques mots d'explication, cela me semblerait utile. Je ne vois pas très bien comment on procède actuellement.

M. Latter: Présentement, des normes minimales sont établies partout au Canada pour le brevet de pilote. Ainsi, il doit posséder son certificat de second ou de maître. Il demande ensuite d'être admis comme pilote dans le district, exception faite du St-Laurent où le système d'apprentissage est en vigueur, et il passe par un jury d'examen composé de pilotes, de pilotes de lignes, et de fonctionnaires du ministère des Transports possédant les connaissances techniques. Le candidat est examiné au sujet de sa connaissance des lieux pour le port ou la zone où il désire exercer la profession de pilote. Après avoir passé son examen, son nom est inscrit sur une liste de candidats admissibles et, à mesure qu'une vacance se produit, un pilote est mis en poste.

M. Bell: Ils font combien d'années?

M. Latter: Cela dépend du certificat du titulaire. Sur la côte de l'Est, le titre le plus bas est celui de maître qu'il faut d'habitude sept années pour acquérir. Dans d'autres zones maritimes, par exemple les Grands lacs, on exige qu'il soit maître de navire, c'est-à-dire qu'il ait navigué comme capitaine d'un navire avant de pouvoir passer l'examen.

M. Bell: Cela représente pas mal d'années d'apprentissage.

M. Latter: En effet. Le pilote ordinaire au Canada est âgé d'au moins 30 à 33 ans et la plupart des titulaires ont pris la mer en sortant de l'école vers 17 ou 18 ans.

M. Barnett: Quelle assurance avons-nous, songeant aux pouvoirs dont nous voulons investir l'administration du

[Text]

of examination by a group of pilots will continue?

Captain Latter: The minimum standards under section 42 of the act will be set by a Governor in Council and only the standards of local knowledge will be increased by the local pilotage authority. We must assume that they will continue to conduct the examinations in the same manner that they do now. But the qualifications that they wish to have for pilots also will have to be published and are subject to appeal before the Minister of Transport. So there is a control on the degree of knowledge they are going to insist on people having.

Mr. Barnett: You are presuming that the Governor in Council, in those minimum requirements set out in section 42, will continue to carry on with the same basic system of examination procedures that now apply?

Captain Latter: That is correct, sir.

Mr. Barnett: So the real foundation of qualification will rest in the regulations made by the Governor in Council.

Captain Latter: For the minimum standards. The degree of certificate that the man must hold will remain with the Governor in Council. The degree of local knowledge will remain with the local authority, provided they can publish the degree they wish and have it approved by Governor in Council.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 14.(1) (g) (i) and (ii) agreed to.

Clause 14.(1) (h) agreed to.

The Chairman: On Clause 14.(1) (i) I will ask the Clerk to read the amendment.

The Clerk: The amendment is on page 9: by striking out line 25 on page 9 and substituting the following:

(i) setting the time and fixing the fee for any examination

Amendment agreed to.

The Chairman: Does clause 14.(1)(j) carry?

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots have suggested that the words "of the pilotage certificates" be in there as well—that is, to limit both the number of licences and pilotage certificates on the ground that there should not be any distinction. What is the reaction of the witnesses to that request.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, the reason for limiting the number of licences is so that you will not have too many of these specialists competing against one another for a limited amount of work. The same consideration does not apply in respect of officers certificates. We do not limit the number of masters' and mates' certificates we give and we consider this pilotage certificate as just an additional qualification for masters and mates and we see no reason for limiting the numbers.

[Interpretation]

pilotage, que ce système d'examen par un groupe de pilotes continuera?

M. Latter: Les normes minimales couchées à l'article 42 de la loi seront établies par un gouverneur en conseil et seules les normes visant la connaissance des lieux seront élevées par l'administration locale du pilotage. Nous devons présumer qu'ils continueront de faire passer les examens de la même manière qu'à présent. Les qualités qu'ils exigeront des candidats au pilotage devront aussi être publiées et pourront faire l'objet d'un appel auprès du ministre des Transports. Le degré de connaissances exigé sera donc sous contrôle.

M. Barnett: Vous supposez que le gouverneur en conseil, se fondant sur les exigences minimales précisées à l'article 42, continuera suivant le même système d'examen connu présentement?

M. Latter: Exactement.

M. Barnett: La véritable source de compétence demeurera donc celle des règlements établis par le gouverneur en conseil.

M. Latter: Pour ce qui est des normes minimales. La valeur du certificat du titulaire dépendra du gouverneur en conseil. L'évaluation du degré de connaissances des lieux demeurera du ressort de l'administration locale, pourvu qu'il fasse connaître ce degré de connaissances qu'ils exigent et qu'il soit approuvé par le gouverneur en conseil.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Articles 14.(1)(g)(i) et (ii) adoptés.

Article 14.(1)(h) adopté.

Le président: Au sujet de l'article 14.(1)(i) je vais demander au greffier de lire l'amendement.

Le greffier: L'amendement est à la page 9: en retranscrivant la ligne 26 de la page 9 et substituant ce qui suit:

(i) fixant l'heure et le droit d'examen.

L'amendement est adopté.

Le président: Est-ce que l'article 14.(1)(j) est adopté?

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont suggéré que l'expression «des certificats de pilotage» soit également insérée afin de limiter et le nombre des brevets et le nombre des certificats de pilotage afin qu'il n'y ait pas de distinction. Quelle est la réaction des témoins à cette demande?

M. Macgillivray: Monsieur le président, la raison de restreindre le nombre des brevets, c'est de n'avoir pas trop de ces spécialistes se faisant mutuellement concurrence pour peu de travail. Ceci ne s'applique pas dans le cas des officiers titulaires de certificats. Nous ne limitons pas le nombre de certificats accordés aux maîtres et seconds; nous attribuons ce certificat de pilotage et le considérons comme une simple qualité de plus chez les maîtres et seconds et nous ne voyons aucune raison d'en limiter le nombre.

[Texte]

• 1710

Mr. Barnett: I cannot quite get it through my head now. I will put it in this way: if I were the owner of a shipping company operating a number of ships, as I understand it, under the present system I have to pay pilotage fees whether or not I take on a pilot.

Under this provision, could I not say to the officers on the ships that I am operating, "You get yourselves pilotage certificates".

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Barnett: The question of whether or not his salary goes up because he has a pilotage certificate is more or less incidental to this. Would I not be then in the position of saving myself the requirement to pay for a pilot?

Mr. Macgillivray: Yes, that is true, sir, and we think it is quite proper that we should encourage the upgrading of the qualifications of the people on board the ship where they are competent to do it, where their trips are frequent enough that they should be able to handle the ship themselves.

Mr. Barnett: I am just trying to get the balanced picture here. I am not quarrelling with the suggestion that we upgrade the qualifications of people on the bridge of ships. I am thinking in terms of what does this do as far as the pilots are concerned.

Mr. Macgillivray: As I said to Mr. Bell, I think in very few parts of Canada will this make any difference to the workload of the pilots, because the ships that are now sailing with people aboard them who will be able to meet these qualifications for a certificate, are presently, for the most part, exempt from the payment of compulsory pilotage and they do not take pilots.

The Chairman: Shall Clause 3 carry? Mr. Bell.

Mr. Bell: I have a question on this subject. Mr. Carvell got into it this morning, and I do not want to open it up again, about this matter of the law that has been built up as regards the master and the pilot and that type of thing.

Do you envisage a different responsibility between regular license pilots with certificates in so far as their relationship to the master is concerned? In other words, what inducement is there? Supposing a ship is moving into the St. Lawrence what inducement is there to the owners to get a full pilot, or will there be just as much protection for them legally to get a pilot with a certificate?

I suppose there is no law on pilots with certificates, but Mr. Barnett pointed out that he can see a conflict of interest between this pilot with a certificate and the owners. He is in a dual capacity. Do you not envisage trouble there?

Mr. Macgillivray: No, I do not really, sir, and I think we should not call him a pilot. He is an officer of the ship who is competent enough in his local knowledge that the ship does not need a pilot. He is just a holder of a pilotage certificate.

[Interprétation]

M. Barnett: Je ne veux pas comprendre cela tout à fait maintenant. Je vais m'expliquer ainsi: si j'étais propriétaire d'une compagnie de navigation qui a un certain nombre de navires, d'après ce que je comprends, en vertu du système actuel, je devrais payer des droits de pilotage, que je me serve ou non d'un pilote.

En vertu de cette disposition, ne pourrais-je pas dire aux officiers des navires que je possède, «Obtenez des certificats de pilotage».

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Barnett: Que son salaire augmente ou non à cause du certificat de pilotage est seulement une question plus ou moins secondaire. Est-ce que cela ne me permettrait pas alors d'éviter de payer un pilote?

M. Macgillivray: Oui, c'est exact, monsieur, et nous pensons que nous faisons très bien d'encourager l'augmentation des qualifications de l'équipage des navires lorsqu'ils ont la compétence nécessaire, lorsque les voyages sont assez fréquents pour permettre à ces personnes de conduire elles-mêmes les navires.

M. Barnett: J'essaie seulement d'obtenir un tableau équilibre ici. Je ne m'objecte pas à ce que nous augmentions les qualifications des personnes qui sont sur le pont des navires. Je me demande seulement en quoi cela affecte les pilotes.

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit à M. Bell, je pense que dans très peu de régions du Canada cela apportera une différence au volume de travail accompli par les pilotes, car les navires qui naviguent présentement en ayant à bord des personnes qui, pouvant remplir les conditions requises pour un certificat, sont présentement pour la plupart exemptées de payer les droits de pilotage obligatoires et elles ne prennent pas de pilotes.

Le président: Est-ce que le paragraphe 3 est adopté? Monsieur Bell.

M. Bell: J'ai une question à ce sujet. M. Carvell en a parlé ce matin et je ne veux pas rouvrir la discussion, mais en ce qui concerne cette question juridique qui a été soulevée au sujet du capitaine et du pilote, et toute cette question.

Envisagez-vous une responsabilité différente entre les pilotes brevetés réguliers et les pilotes qui détiendront des certificats, quant à leurs relations avec le capitaine? En d'autres termes, si un navire parcourt le Saint-Laurent, est-ce qu'il y a une raison pour laquelle les propriétaires demanderaient un pilote breveté, ou est-ce qu'il y aura autant de protection pour eux du point de vue légal s'ils prennent un pilote qui détient un certificat?

Je suppose qu'il n'y a pas de loi au sujet des pilotes titulaires de certificats, mais M. Barnett a fait remarquer qu'il peut voir là un conflit d'intérêts entre ce pilote qui détiendrait un certificat et les propriétaires. Il a des fonctions à deux titres différents. N'envisagiez-vous pas des difficultés?

M. Macgillivray: Non, pas vraiment, monsieur, et je pense que nous l'appellerions un pilote. C'est un officier du navire qui est assez compétent en ce qui concerne la connaissance des lieux, pour que le navire n'ait pas besoin de pilote. Il est seulement le détenteur d'un certificat de pilotage.

[Text]

The alternative would simply be to force every Canadian ship, no matter how frequently they are using a particular route, to take pilots, and I think that would be a bad thing.

Mr. Bell: Are there examples in other countries of this type of pilot with certificate idea?

• 1715

Mr. Macgillivray: I think that under our certificate system in Canada with respect to our navigating officers' certificates we do not require local knowledge of the sort that we are talking about here. We have not up to now, although in the United States I think they do have a certificate which they call a pilot's certificate which is used by the officer of a ship.

Mr. Bell: Is the shipowner going to try to get this pilotage certificate in nearly every case that he can if there is no extra advantage to him?

Mr. Macgillivray: I think he will, yes, and I think if it is a B.C. ferry vessel trading regularly back and forth between Nanaimo and Vancouver that there is no reason why he should not, or if it is a small coaster that spends all its time running up and down the coast of Nova Scotia I do not see that safety is prejudiced a bit by ensuring that the people aboard the ship are able to navigate it themselves and avoid taking a pilot, as they avoid it now.

Mr. Bell: But when he is now required to get a fully-licensed pilot, is there not going to be tremendous pressure on the authority to give in now and just have a pilot with a certificate?

Mr. Macgillivray: I think there will be pressure by some of the regular traders in certain waters to see that they do not have to take pilots by ensuring that their own people are well qualified, yes.

Mr. Bell: Despite your reassurances, this is going to mean a lessening of work for pilots who have been trained and are devoting their life to this type of work.

Mr. Macgillivray: As I say, I think this will only show materially in one part of Canada. That will be in the St. Lawrence River from Montreal toward the sea.

Mr. Bell: Is there any way, even in the schedule, that we could protect the pilots more? As they say in their brief later on, they spend so many years on this and there are not many alternatives in Canada where we have a marine career for people.

Mr. Macgillivray: We are hopeful that there will be a smooth transition to the new regime and that in these areas where pilots are now employed on these ships that it will be possible for the pilotage authority to keep them employed until natural attrition takes its course.

[Interpretation]

L'alternative serait simplement d'obliger tout navire canadien, quelle que soit la fréquence à laquelle il utilise une route particulière, de prendre des pilotes, et je pense que ce serait une mauvaise chose.

M. Bell: Est-ce qu'il y a des exemples dans d'autres pays, de ce genre de pilote détenteur d'un certificat?

M. Macgillivray: Je pense qu'en vertu de notre système de certificat au Canada, dans le cas des certificats de navigation pour les officiers, nous n'exigeons pas de connaissance des lieux comme c'est le cas ici. Nous ne l'avons pas fait jusqu'à maintenant, même si aux États-Unis je crois qu'ils ont un certificat qu'ils appellent certificat de pilote, et qui est utilisé par l'officier d'un navire.

M. Bell: Est-ce que le propriétaire d'un navire essaiera d'obtenir ce certificat de pilotage dans presque tous les cas possibles, s'il n'y a pas d'avantages supplémentaires pour lui?

M. Macgillivray: Je pense qu'il le fera, et je pense que s'il s'agit d'un traversier de la Colombie-Britannique qui voyage régulièrement entre Nanaimo et Vancouver, qu'il n'aura pas de raison de ne pas le faire, ou s'il s'agit d'un petit caboteur qui remonte et redescend constamment la côte de la Nouvelle-Écosse, je ne vois pas qu'il y ait un danger pour la sécurité si l'on s'assure que les personnes à bord du navire peuvent le piloter eux-mêmes et éviter de prendre un pilote, ce qu'ils évitent présentement.

M. Bell: Mais là où le navire doit présentement prendre un pilote dûment breveté, est-ce qu'une pression formidable ne sera pas exercée sur l'administration pour qu'elle permette maintenant d'avoir seulement un pilote détenteur d'un certificat?

M. Macgillivray: Je pense que certains navires marchands de ligne régulière dans certaines eaux exerceront des pressions afin de ne pas être obligés de prendre des pilotes en s'assurant que leur propre personnel est bien qualifié, oui.

M. Bell: En dépit de vos assurances, cela signifiera une diminution du travail pour les pilotes qui ont été formés et qui consacrent leur vie à ce genre de travail.

M. Macgillivray: Comme je le dis, je pense que cela ne se révélera vraiment que dans une partie du Canada. Il s'agit du fleuve Saint-Laurent à partir de Montréal en allant vers la mer.

M. Bell: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen, même dans l'annexe, de protéger davantage les pilotes? Comme ils le disent dans leur mémoire un peu plus loin, ils ont passé tant d'années à faire cela, et il n'y a pas beaucoup d'alternatives au Canada qui permettent une carrière maritime pour la population.

M. Macgillivray: Nous espérons qu'il y aura une transition sans heurt vers le nouveau régime et que dans des régions où des pilotes sont présentement employés sur ces navires, il sera possible pour l'administration du pilotage de leur garder un emploi jusqu'à ce que l'attrition naturelle se réalise.

[Texte]

Mr. Bell: What is the inducement, Mr. Macgillivray, to a shipping company to get a fully-licensed pilot? You have not told me so, but I gather there is no great legal advantage or insurance advantage in having a full pilot, so why would they try in every case to get a pilot with a certificate?

Mr. Macgillivray: The vast majority of them will not be making sufficient trips to have people aboard who are familiar with those waters.

Mr. Bell: Would regular shipping lines not have the same crews and mates? The ones that sail in the St. Lawrence are regular shipping companies. Would they have to get a certificate for each voyage? The second mate on board a ship that is regularly sailing in the St. Lawrence would get a certificate and then the company would pressure the authority to use this pilot with a certificate rather than a full pilot. Am I wrong?

Mr. Macgillivray: No, if the ship is manned with people who have certificates then there is no question of the company having to pressure the authority at all. They are exempt from the requirement of taking a licensed pilot.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Barnett: This really revolves around the fact that the authority, in addition to being able to limit the number of licensed pilotage in a compulsory pilotage area, also has some authority to control the number of pilotage certificates that are issued. If that authority were there and if any sort of undue, lopsided pressure was being directed—if that were in—would that not enable the authority to at least assure that there was a balance maintained, even if it was only during a period of what Mr. Macgillivray called attrition, so that the pilotage service, the people in it, would not have undue pressures put on them, and assuming the pilotage authority used it judiciously?

The other question that is related to that is that I suppose a person could work for and acquire a pilotage certificate even though he might not be immediately employed in the capacity where he would use it. Is this possible or not? That is part of the equation in my mind. Or is he only going to have a pilotage certificate if he is employed in a situation where he is using it?

• 1720

Mr. Macgillivray: No, he would get a pilotage certificate if he qualifies for it by proving that he has a knowledge of those waters and a certain experience in those waters over a recent period of time, and later on we provide for requalification periodically. I would expect a pilotage certificate, where a person got it and does not use it for a certain period—probably something less than two years—that it will be a regulation of the authority that it will expire or cease to be valid.

The Chairman: Mr. Laflamme.

24000—4

[Interprétation]

M. Bell: Qu'est-ce qui motiverait, monsieur Macgillivray, une compagnie de navigation à employer un pilote dûment breveté? Vous ne me l'avez pas dit, mais je crois comprendre que d'avoir un pilote breveté ne représente pas un grand avantage juridique, ni un grand avantage en ce qui concerne l'assurance, alors pourquoi les navires essaieraient-ils dans tous les cas d'avoir un pilote détenteur d'un certificat?

M. Macgillivray: La grande majorité d'entre eux ne font pas de voyage assez fréquent pour avoir à bord des personnes qui sont familières avec ces eaux.

M. Bell: Est-ce que les lignes régulières de navigation n'auraient pas les mêmes équipages et les mêmes seconds? Les navires qui naviguent sur le Saint-Laurent appartiennent à des compagnies régulières de navigation. Est-ce qu'ils devraient obtenir un certificat pour chaque voyage? Le second à bord d'un navire qui voyage régulièrement sur le Saint-Laurent devrait obtenir un certificat et alors la compagnie encouragerait l'administration à utiliser ce pilote détenteur d'un certificat plutôt qu'un pilote breveté. Ai-je tort?

M. Macgillivray: Non, si des membres d'équipage du navire détiennent un certificat, il n'est pas du tout question que la compagnie ait à exercer des pressions auprès de l'administration. Ces navires sont exemptés de l'obligation de prendre un pilote breveté.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Barnett: En réalité, cela se rapporte au fait que l'administration, en plus de pouvoir limiter le nombre des pilotes brevetés dans une zone de pilotage obligatoire, possède également le pouvoir de contrôler le nombre des certificats de pilote qui sont attribués. Si cette autorité existait et s'il ne s'exerçait aucune pression, si cela était accepté, cela ne permettrait-il pas à l'autorité de maintenir un équilibre, même si ce n'était pas pendant une période d'effritement, comme l'a appelée M. Macgillivray, afin que le service du pilotage, et le personnel, ne subissent pas de pressions inutiles et prenant pour acquis que l'autorité du pilotage soit employée judicieusement?

L'autre question se rapporte au même sujet. Je suppose qu'une personne pourrait travailler en vue d'obtenir un certificat de pilotage même si cette personne ne pourrait être immédiatement embauchée là où elle pourrait se servir de son certificat. Cela est-il possible ou non? Cela fait partie de l'équation que j'ai en tête. Ou bien, aurait-il un certificat de pilotage seulement s'il est embauché là où il pourra s'en servir?

M. Macgillivray: Non, il recevrait un certificat de pilotage s'il a les qualités requises et s'il fait preuve de connaissances suffisantes de ces eaux et s'il a une certaine expérience dans ces eaux pendant une période donnée. Plus tard, nous lui permettons de se qualifier à nouveau et ce périodiquement. Je présume qu'en ce qui a trait au certificat de pilotage, si la personne en a un et ne s'en est pas servi pendant une certaine période de temps, probablement un peu moins de deux ans, selon les règlements de l'autorité, le certificat sera déchu et ne sera plus valide.

Le président: Monsieur Laflamme.

[Text]

Mr. Laflamme: I really think, Mr. Chairman, that this suggestion that there be a limit on the number of pilotage certificates would be, in my view, quite unpredictable. With the kind of degree of qualifications or the same local knowledge and skill that the pilots have in some specific areas, I think that the limitation will come by itself.

Mr. Bell: I agree with Mr. Macgillivray's point that it would be quite difficult to limit the number of certificates in the way that we may limit licensed pilots but I do suggest, though, that we should think about some method by which the pilots' opportunities are to be protected, even if it is just in general terms.

I see regular service into Saint John and Halifax, and I know it is traditional that you get a pilot and all that, but once these moves are made and there is a saving—and I do not know what the saving is in this: it is confusing where there are pilotage dues to be paid and this type of thing—but even without getting into that, I can see, just for convenience sake, the ship owner, the shipping company, every time, trying to set up a situation where they will have the second mate with a pilot's certificate. If you can assure me that I am wrong, I will be happy.

Mr. Macgillivray: I cannot assure anybody of anything in this, sir. We have seriously considered this question of a disruption in the present pattern of pilotage employment and tried to determine what we could do to put in the bill that might protect them, but all we are able to say is that we are hopeful that the new pilotage authorities will be able to effect a smooth transition. If they are able, eventually, to reduce the number of pilots and thereby reduce the cost of shipping, I think that is a good thing, but we hope they are not; and we are confident that they will not be doing it by immediate lay-offs of existing pilots.

● 1725

Mr. Bell: Where is the protection for safety there? You have pilots aboard a ship every time for safety reasons. This is why they are trained for so many years as has been mentioned and yet if you are now going to a certificate for one of the officers on board the ship, then, I think you have to take something less every time. You are going to have different hours of service, less control. I know they have pretty good qualifications on paper but they still have not got the concentrated training that a pilot has. The general knowledge that a navigation officer has is an entirely different element.

Mr. Macgillivray: In some cases, sir, I think they have a better knowledge of the harbour than the pilots who are being assigned to them today. We have Alaska ferry vessels trading into Prince Rupert and the officers of those ships are making more voyages in there than the pilots who are sent to pilot them. It can work both ways.

Dr. Camu: There is another item that I discussed with pilots many times before; they do not like this argument

[Interpretation]

M. Laflamme: Je crois vraiment, monsieur le président, qu'on ne pourra se fier à la proposition que l'on limite le nombre des certificats de pilotage. Je crois vraiment que la limitation se fera d'elle-même étant donné les normes de compétence ou la connaissance et la compétence qu'ont les pilotes dans certaines régions.

M. Bell: Je suis d'accord avec M. Macgillivray lorsqu'il dit qu'il serait difficile de limiter le nombre des certificats de la même façon que nous limitons les pilotes brevetés. Cependant, je crois que nous devrions trouver une façon de protéger les pilotes, même si ce n'est que d'une façon générale.

Je sais qu'il y a un service régulier à St-Jean et à Halifax et je sais que c'est un fait traditionnel d'avoir un pilote. Mais une fois que ces changements auront été faits, il y aura une économie, et je ne sais pas ce que serait l'économie ici, c'est plutôt confus lorsqu'il y a des droits de pilotage à payer et autres choses de ce genre, mais, sans vouloir entrer trop dans ce domaine, je peux voir, pour plus de commodité, l'armateur, la compagnie de navigation essayer, chaque fois, d'en arriver à une situation où le lieutenant aura un certificat de pilote. Si vous pouvez me prouver le contraire, je serai très heureux.

M. Macgillivray: Monsieur, je ne peux assurer personne de quoi que ce soit à ce sujet. Nous avons étudié sérieusement la question du changement de nos méthodes actuelles d'embauchement de pilotes et nous avons essayé de voir ce que nous pourrions faire afin de présenter un bill qui les protégerait, mais tout ce que nous pouvons dire c'est que nous espérons que les nouvelles autorités du pilotage pourront effectuer une transition sans heurts. Si les autorités réussissent, éventuellement, à réduire le nombre des pilotes et ce faisant à réduire les frais d'expédition, ce sera une bonne affaire, mais nous espérons qu'ils ne le feront pas. Nous espérons qu'ils ne le feront pas en congédiant immédiatement les pilotes actuels.

M. Bell: Mais dans ce cas, où en est-on en ce qui a trait à la sécurité? Dans chaque cas il y a des pilotes à bord des navires pour des raisons de sécurité. C'est pour cela qu'ils reçoivent un entraînement qui dure tant d'années, comme on l'a déjà dit, mais si vous allez donner un certificat à un des officiers à bord du navire, alors je crois que cela va diminuer le niveau de la compétence. Les heures de service seront différentes, et il y aura aussi moins de surveillance. Je sais que, théoriquement, ils sont très compétents, mais en dépit de cela leur entraînement n'est pas aussi poussé que celui des pilotes. Les connaissances générales que possède un officier de navigation sont d'un caractère entièrement différent.

M. Macgillivray: Je crois, monsieur, que dans certains cas leur connaissance en ce qui a trait au port est meilleure que celle des pilotes qui y sont nommés à l'heure actuelle. Il y a des navires transbordeurs de l'Alaska qui font escale à Prince Rupert, et les officiers de ces navires fréquentent ce port plus souvent que les pilotes qui leur sont assignés. Ceci peut s'appliquer de part et d'autre.

M. Camu: Il y a autre chose que j'ai discutée avec les pilotes à maintes reprises; ils n'aiment pas cet argument

[Texte]

at all and I think I should bring it forward. It is an opposition between two views. They say nobody knows the waters as good and as well as we do; on the other hand the man on the ship says nobody knows this vessel as well as I do. Where is the balance between the two? That is quite an argument, they know that very well.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: May I ask a question related to that? Does it ever happen when a pilot is conducting a vessel that the pilot finds it advantageous to ask the master to take over at a certain point because the master knows the vessel better, let us say, for instance, in docking or handling it in a narrow space. Does something like that ever occur?

Mr. Macgillivray: I do not think that is a very likely occurrence. The pilots training is such that they should be competent to dock the vessel because of their training.

Mr. Deachman: Do they in fact as a regular thing dock ships like the P & O liners which come in Vancouver regularly? Who is at the wheel of that vessel when it is manoeuvring inside the harbour of Vancouver? Is that handled by the pilot, by the master or those who have the feeling for that ship? Who does that?

Mr. Macgillivray: Perhaps I had better defer to Captain Latter who is an experienced ship's master.

Captain Latter: In the case that you mention sir, the man at the wheel would be a member of the crew of the ship but the pilot would be giving him his direction and his orders. The pilot normally is much more familiar with the use of tugs, the dock and the conditions. Very rarely does a master ask to dock his own ship. I have not heard of a case yet where a pilot has asked the master to take over for him.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: I guess we will pick this up again in another section and I understand the two elements of this but I am concerned that as one who has always felt that we do not provide enough opportunities for young people to go to sea, a marine life, and yet we have always had pilots, even if there are no Canadian ships and opportunities, at least we have an opportunity for a few, very few at that, in different parts of the country to become pilots. This could be a serious inroads in their future because I am more sceptical than the witnesses. Knowing shipping companies, it is an economic proposition to them; they are not really worried this much about safety in a final sense because of insurance and the passing off of responsibilities to others. I can see a tremendous inroad in the regular occupations of pilots. I do not know what you do about it; I cannot limit the certificates, I appreciate that. I do not know whether you could designate the areas that you might have, mention the ferries and that type of

[Interprétation]

du tout, et je crois que je devrais en parler. Il s'agit d'une opposition entre deux points de vue. Ils disent qu'il n'y a personne qui connaît les eaux aussi bien qu'eux; d'autre part, l'individu sur le navire prétend que personne ne connaît le bateau aussi bien que lui. Comment décider entre les deux? Il s'agit d'un problème difficile, et ils s'en rendent bien compte.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Puis-je poser une question en rapport à cela? Est-ce qu'il arrive que lorsqu'un pilote dirige un navire qu'il trouve avantageux à un moment donné de demander au capitaine de reprendre le gouvernail parce que le capitaine connaît mieux le fonctionnement de son navire, disons, en ce qui a trait à le faire entrer dans un bassin, ou bien à le faire manoeuvrer dans un espace réduit. Est-ce que ceci peut avoir lieu?

M. Macgillivray: Je crois que ce soit plutôt invraisemblable. Les pilotes sont entraînés de telle façon qu'ils devraient être compétents à faire entrer un navire dans un bassin.

M. Deachman: Est-ce qu'ils font normalement entrer dans un bassin des navires comme les paquebots de la ligne maritime P & O qui font escale régulièrement à Vancouver? Qui se trouve au gouvernail de ce navire lorsqu'il manoeuvre dans le port de Vancouver? Est-ce que c'est le pilote qui est en charge, ou bien le capitaine, ou bien un membre de l'équipage du navire? Qui est chargé de faire cela?

M. Macgillivray: Il vaudrait peut-être mieux que je donne la parole au capitaine Latter qui est un capitaine de navire expérimenté.

M. Latter: Dans le cas dont vous parlez, monsieur, l'individu au gouvernail serait un membre de l'équipage du navire mais ce serait le pilote qui lui donnerait la direction à suivre ainsi que ses instructions. Un pilote a normalement beaucoup plus de connaissances en ce qui a trait au bateau remorqueur, et les conditions du bassin. Il arrive très rarement qu'un capitaine demande de faire passer son navire dans un bassin. Je n'ai encore jamais entendu parler d'un cas où un pilote aurait demandé au capitaine de le remplacer.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Je suppose que nous allons traiter de ceci à nouveau dans un autre article, et je saisis les deux éléments dont il s'agit. Mais, ce qui me préoccupe c'est que nous ne créons pas assez de possibilités afin de permettre aux jeunes gens de choisir la navigation maritime comme carrière, et pourtant nous avons toujours des pilotes même s'il n'y a pas de navires canadiens. En dépit de cela, il y a une chance pour un nombre très réduit de faire carrière comme pilote dans différentes parties du pays. Ceci pourrait empiéter sérieusement sur leur avenir parce que je suis plus sceptique que les témoins. Connaissant les sociétés maritimes, je sais fort bien qu'il s'agit pour eux d'une question économique; en fin de compte, ils ne se préoccupent vraiment pas tellement de la sécurité à cause de l'assurance parce qu'ils font repasser leurs responsabilités à d'autres. Je prévois qu'il y aura un empiètement considérable en ce qui a trait aux occupations normales des pilotes. Je ne sais pas ce que vous pourrez faire à cet égard; je comprends fort bien

[Text]

thing in the schedule, but I wish you would think about it.

• 1730

Paragraphs (j) (k) and (l) agreed to.
On paragraph (m).

The Chairman: There is an amendment to paragraph (m).

Mr. Duquet: I move that paragraph (m) of Clause 14(1) be amended by striking out line 42 on page 9 and substituting:

'which a licensed pilot or holder of a pilotage certificate shall be required'.

The Chairman: Does the amendment carry?
Amendment agreed to.

The Chairman: There is another amendment to the same paragraph (m).

Mr. Duquet: I move that paragraph (m) of Clause 14(1) be amended by deleting line 46 and adding:

"or pilotage certificate was issued".

Amendment agreed to.

On subclause (2) of Clause 14—*United States pilots*.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots have come in with some suggestions but I gather there is no amendment hereto and I wondered what the response was of the officials. I think the effect of the amendment would be to add the Great Lakes region at the top of the first line.

Mr. Macgillivray: The proposal of the pilots starts off by suggesting that we limit this arrangement to the Great Lakes region and I think this would be a serious mistake. We are now talking about the safety of shipping on the west coast. It is a very large topic in view of the increased tanker movement. It is quite possible that in Puget Sound and the Strait of Juan de Fuca we may want to enter into a similar arrangements with the United States for compulsory pilotage and for the mutual recognition of pilotage certificates or pilot licences in that area. I think it would be a mistake to limit this to the Great Lakes region. There is also the possibility that some time we may want to do it where the U.S. and Canadian waters meet at the mouth of the Bay of Fundy.

Mr. McCleave: I take it that their main reason is that reciprocity exists only in the Great Lakes at this time.

Mr. Macgillivray: At the present time there is an arrangement with the United States where we have a reciprocal recognition of certificates and indeed operate a joint pilotage system.

[Interpretation]

que je ne veux pas restreindre les certificats. Je ne sais pas si vous pourriez désigner les régions dont il s'agit, indiquer les navires transbordeurs et ce genre de choses-là dans l'annexe, mais je voudrais bien que vous y songiez.

Les alinéas (j) et (k) et (l) sont adoptés.
Alinéa (m).

Le président: Il y a un amendement à l'alinéa (m).

M. Duquet: Je propose que l'alinéa (m) du paragraphe 1 de l'article 14 soit modifié en supprimant la ligne 44, à la page 9, et en la remplaçant:

un pilote breveté ou un détenteur d'un certificat de pilotage sera tenu d'acquiescer.

Le président: L'amendement est-il adopté?
L'amendement est adopté.

Le président: Il y a un autre amendement au même alinéa (m).

M. Duquet: Je propose que l'alinéa (m) du paragraphe 1 de l'article 14 soit modifié en supprimant la ligne 48 et en y ajoutant: «pour l'attribution de son certificat de pilotage».

L'amendement est adopté.

Article 14(2) *pilotes des États-Unis*.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont formulé certaines propositions, mais il me semble qu'il n'y a pas d'amendement, et je me demandais quelle était la réaction des représentants. Je pense que l'effet de l'amendement serait de porter la région des Grands lacs en première position.

M. Macgillivray: Selon la proposition des pilotes, nous restreindrions cet arrangement à la région des Grands lacs, et je pense que ce serait une erreur grave. Nous parlons maintenant de la sécurité du transport sur la côte orientale. C'est un sujet très important, si l'on considère l'augmentation du transport par pétrolier. Il se peut que dans le *Puget Sound* et dans le détroit *Juan de Fuca* nous puissions vouloir conclure un arrangement semblable avec les États-Unis relativement au pilotage obligatoire et pour la reconnaissance mutuelle des certificats de pilotage ou des brevets de pilotes dans cette région. Je pense que ce serait une erreur que de limiter cela à la région des Grands lacs. Il se peut aussi que nous voulions le faire, à un moment donné, là où les américaines et canadiennes se rencontrent, à l'embouchure de la baie de Fundy.

M. McCleave: Je crois comprendre que leur principale raison, c'est que la réciprocité n'existe que dans la région des Grands lacs, à l'heure actuelle.

M. Macgillivray: A l'heure actuelle, aux termes d'un accord conclu avec les États-Unis, il y a la reconnaissance réciproque des certificats et l'application d'un système de pilotage conjoint.

[Texte]

Mr. Barnett: Could I speak to that, Mr. Chairman, because of some of the discussions we had in another committee about this possible tanker route where one witness even went so far as to suggest we draw a white line down the middle of the Strait and have two-way traffic.

Subclause (2) to (4) inclusive of Clause 14 agreed to.

On subclause (5) of Clause 14—*Hearing*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots suggested that there be a 10-day limit here so that the paragraph would read: Where a notice of objection is filed pursuant to subsection (4), the Minister within 10 days in receipt of the objection shall appoint a person; and I wondered if the department or the government would be prepared to accept that. It seemed to me to see that no undue delay develops; it seemed to be a sensible one.

• 1735

Dr. Camu: May I say a word? In fact, in subclauses (5), (6) and (7) there is a question of dates and limits so that these things do not drag too long, but we have some comments to make on that. They are all related to a certain period—10 days in one case, 30 in another, and so forth. It is all the same contract.

The Chairman: Would you like to comment?

Mr. Macgillivray: My difficulty, sir, is that if we inserted in subclause (5) the words "within ten days" I do not know what would happen if by chance the appointment was not made until the eleventh day whether the appeal would thereby be frustrated or what. We would have to consider what the consequences would be of putting these time limitations in. The same applies to the suggestions that have been made respecting subclauses (6) and (7). The consequences of failing to meet the time limit would have to be spelled out and I do not really understand what they mean. I think we must simply trust that the Minister in making his appointment is going to be intent on seeing that good progress is made in the regulation-making system and that he will appoint the person very promptly.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, I wonder if perhaps it could be answered this way. Do you know of any other cases in the Department of Transport where there are other arrangements for hearings, and the like, where the time limits are...

Mr. Macgillivray: I think this is the first time in my experience with legislation where we are putting in a provision that there can be this type of an appeal.

The Chairman: Shall subclause (5) carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, Dr. Camu has related subclauses (5), (6) and (7). I would like to understand the procedure by which these subclauses go together for a

[Interprétation]

M. Barnett: Pourrais-je faire quelques observations là-dessus, monsieur le président, car certaines des discussions que nous avons eues lors des séances d'un autre comité au sujet de ce projet éventuel des pétroliers pour lequel un témoin est même allé aussi loin que de proposer que nous traçons une ligne blanche au milieu du détroit pour que le trafic circule dans les deux sens.

Les paragraphes (2) à (4) inclusivement de l'article 14 sont adoptés.

Article 14(5)—*Audiences*.

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont proposé qu'il y ait ici une limite de dix jours de sorte que le paragraphe se lirait comme suit: Lorsqu'un avis d'opposition est fourni en application du paragraphe (4), le ministre doit, dans les dix jours qui suivent la réception d'un avis d'opposition, nommer une personne; et je me demandais si le ministère ou le gouvernement serait prêt à accepter cela. Il faudrait qu'il ne se produise pas de retard déraisonnable; cette formule serait appropriée.

M. Camu: Puis-je dire un mot? En fait, aux paragraphes (5), (6) et (7) il est question de dates et de limites pour que ces choses ne traînent pas trop longtemps, mais nous avons des remarques à faire à ce sujet. Elles ont toutes trait à une certaine période, 10 jours dans un cas, 30 jours dans un autre, et ainsi de suite. Il s'agit du même contrat.

Le président: Voudriez-vous faire une remarque?

M. Macgillivray: A mon avis, la difficulté, c'est que si nous insérons au paragraphe (5) les mots «dans un délai de dix jours», je ne sais pas ce qui se produirait si par hasard la nomination était faite le onzième jour, si à cause de cela l'appel se trouvait entravé. Nous devons étudier ce que seront les conséquences si nous introduisons ces délais. La même chose s'applique aux propositions qui ont été faites relativement aux paragraphes (6) et (7). Il faudra stipuler les conséquences résultant du fait que le délai n'a pas été respecté et je ne comprends réellement pas ce qu'elles signifient. Je pense que nous devrions simplement nous en remettre au fait que le Ministre en faisant la nomination veillera à ce que des progrès soient faits dans l'établissement de règlements et qu'il nommera la personne très promptement.

M. McCleave: Monsieur Macgillivray, je me demande si le problème peut être résolu de cette façon. Êtes-vous au courant d'autres cas au sein du ministère des Transports où il y a d'autres dispositions relatives à des audiences et des choses de ce genre, où les délais sont...

M. Macgillivray: Je pense que c'est la première fois au cours de mon expérience en ce qui concerne des lois que nous introduisons des dispositions prévoyant ce genre d'appels.

Le président: Le paragraphe (5) est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, M. Camu a établi un rapport entre les paragraphes (5), (6) et (7). J'aimerais être mis au courant de la procédure suivant laquelle ces

[Text]

better functioning of this. Is it not essential that there be a delay or there be a period of time during which these things will have to be worked out?

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: We must recognize that we are talking here about a situation which arises where a pilotage authority has established a compulsory pilotage area.

Mr. Laflamme: Yes.

Mr. Macgillivray: ...under paragraph (a) or has prescribed the qualifications for a licence or certificate holder under paragraph (f), and some person then appeals. The point is that the by-law cannot come into effect until this appeal is heard and there is therefore going to be a sense of urgency about having the hearing held. The work of the pilotage authority could be frustrated if there were delay, but I cannot understand how we should write in what the consequence is if there is a delay. If we say that the appointment by the Minister must be made within 10 days and through any one of a number of possible circumstances the appointment is not signed until the eleventh day, what happens then? Do they have to start the by-law making procedure once more?

Mr. Laflamme: No, I fully agree with you that the intent of having the delay is not to say whether the day after, the eleventh day, is too late or not. I think what should be considered is the fact that in some earlier instances there were some regulations that were unanimously approved and agreed upon by the people concerned and not approved until six months later.

Mr. Macgillivray: Yes, this happens, sir. There is a delay in the regulation-making process. We are doing our best to avoid it, but I do not think that you can guarantee it in the manner that has been suggested in this amendment.

Subclauses (5), (6) and (7) agreed to.

The Chairman: We are now on Clause 15.

On Clause 15—*Issue of licence or pilotage certificate.*

• 1740

Mr. Duquet: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 9 on page 11 and substituting the following:

15. (1) Subject to subsection (2) and any regulations made pursuant to paragraph (j) of subsection (1) of section 14, an

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the point was made by the Dominion Marine Association that the authority should not be the one to issue the licences or to approve them, but they should be granted by the minister and they make the parallel that the minister must approve air pilot licences. I wonder what the attitude of the officials was in that regard.

[Interpretation]

paragraphes vont ensemble en vue d'une meilleure application de ces dispositions. Il n'est pas essentiel qu'il y ait un délai ou qu'il y ait une période au cours de laquelle ces choses devront être réglées?

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Nous devons admettre si nous parlons d'une situation qui se produit lorsqu'une autorité de pilotage a établi une somme obligatoire de pilotage...

M. Laflamme: Oui.

M. Macgillivray: ...en vertu de l'alinéa (a) où est prescrit les qualifications d'un détenteur de brevet ou d'un certificat en vertu de l'alinéa (f), et alors certaines personnes font appel. Le fait est qu'un règlement administratif ne peut être appliqué que lorsque cet appel est entendu et, par conséquent, il sera urgent que cette audience soit tenue. Le travail de l'autorité de pilotage pourrait se trouver entravé s'il y avait un délai, mais je ne vois pas comment nous devrions y stipuler ce que seraient les conséquences s'il y avait un délai. Si nous disons que le Ministre doit faire la nomination dans un délai de dix jours et qu'à cause de circonstances imprévues la nomination est signée le onzième jour, que se produit-il alors? Peuvent-ils avoir recours à la procédure du règlement administratif?

M. Laflamme: Non, je suis pleinement d'accord avec vous que le fait d'avoir le délai ne vise pas à dire que le jour suivant le onzième jour, il est oui ou non trop tard. Je pense qu'il faut considérer que dans des cas antérieurs des règlements ont été approuvés à l'unanimité et acceptés par les gens en cause puis désapprouvés six mois plus tard.

M. Macgillivray: Oui, ceci se produit. Il y a un délai dans le processus d'établissement des règlements. Nous faisons de notre mieux pour l'éviter, mais je ne pense pas que vous pouvez le garantir de la façon qu'il a été proposé dans cette modification.

Les paragraphes (5), (6) et (7) sont adoptés.

Le président: Nous passons maintenant à l'article 15.

L'article 15—*Attribution du brevet ou du certificat de pilotage.*

M. Duquet: Je propose qu'on amende le Bill C-246 en rayant la ligne 9 de la page 11 par le remplacement de ce qui suit:

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), et tous règlements conformément à l'alinéa j) du paragraphe (1) de l'article 14,

L'amendement adopté.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, la *Dominion Marine Association* a souligné qu'il ne devait pas revenir à l'administration de décerner les brevets ou de les approuver, mais que ce devrait plutôt être le rôle du Ministre; il doit aussi, selon eux, approuver ces brevets de pilotage. Je me demande quelle a été la position des fonctionnaires à cet égard.

[Texte]

Mr. Macgillivray: Again, sir, we are trying to follow the recommendation of the Royal Commission that there be a great deal of decentralization of powers and functions. I do not think it is a proper parallel when you compare air pilot licences with marine pilot licences. The air pilot licences are not restricted as to area; they are valid all across the country and around the world and there is nothing local about them. I really think we would be frustrating the objective of decentralization if we were to accede to that request.

Mr. McCleave: I suppose the difficulty arises semantically because the word "pilot" has a different meaning depending on whether you are above the ground or on the water.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. McCleave: All right.
Clause 15 (2) agreed to.

The Chairman: On Clause 15 (3)—Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: What did you say about Clause 15 (3)?

The Chairman: Clause 15 (3).

Mr. McCleave: Mr. Chairman, may I raise a point of order? I thought we were dealing with Clause 15 (1) on which I raised my question. Again with reference to Clause 15 (2) I have also suggested putting in "or pilotage certificate" as well as in Clause 15 (3). I think we should have the answer from the officials on that, too.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I am mixed up. I thought you were dealing with Clause 15 (1). I have an amendment to Clause 15 (1) (b) before going to Clause 15 (2).

Clause 15 (1) (a) agreed to.

Mr. Laflamme: I have an amendment to Clause 15 (1) (b). I think, Mr. Chairman, this amendment would be better dealt with by adding a new subclause (c), instead of adding this draft amendment to the last line of subclause (b).

The Chairman: Read the suggested amendment, you can make corrections later.

Mr. Laflamme: All right. I move that a new subparagraph (c) be added to Clause 15 (1):

(c) no pilotage certificate shall be issued to an applicant unless the Authority is satisfied he has the same degree of local knowledge and skill for the waters covered by the pilotage certificate as is required of pilots licensed for those waters.

The Chairman: Mr. Camu.

• 1745

Dr. Camu: I wonder if you would just read it again slowly so that the meaning is grasped by the group here. It is (a), (b) and a new (c) to Clause 15 (1).

[Interprétation]

M. Macgillivray: Là encore, monsieur, nous voulons suivre les recommandations de la Commission royale; cette dernière demande qu'il y ait une très forte décentralisation des pouvoirs et fonctions. Je crois que la comparaison que vous faites entre les brevets de pilote de l'air et les brevets de pilotage est injuste. Les brevets de pilote de l'air ne se limitent pas à une seule région; vous pouvez vous en servir à travers le pays et partout dans le monde. Je crois que nous irions contre le principe de la décentralisation si nous accédions à cette demande.

M. McCleave: Je crois que la difficulté se pose au niveau sémantique; le terme pilote a une signification différente, soit que vous soyez dans les airs ou sur l'eau.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. McCleave: D'accord.
L'article 15 (2) est adopté.

Le président: L'article 15 (3). Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Qu'avez-vous dit au sujet de l'article 15 (3) ?

Le président: L'article 15 (3).

M. McCleave: Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement. Je crois que nous étudions l'article 15 (1), article sur lequel j'ai posé ma question. En me reportant à l'article 15 (2) j'ai aussi proposé que l'on insère les termes «ou certificat de pilotage» de même que dans l'article 15 (3). J'aimerais avoir la réponse des fonctionnaires à ce sujet, également.

M. Laflamme: Monsieur le président, je suis confondu. Je croyais que vous parliez de l'article 15 (1). J'ai un amendement à apporter à l'article 15 (1) (b) avant que nous étudiions l'article 15 (2).

L'article 15 (1) (a) est adopté.

M. Laflamme: J'aimerais apporter un amendement à l'article 15 (1) (b). Je crois, monsieur le président, que nous pourrions insérer cet amendement en ajoutant un nouveau paragraphe (c), au lieu d'ajouter ce projet d'amendement à la dernière ligne du paragraphe (b).

Le président: Désirez-vous l'amendement en question, et vous pourrez apporter les corrections nécessaires plus tard.

M. Laflamme: D'accord. Je propose qu'on ajoute le sous-alinéa (c) à l'article 15 (1):

(c) aucun certificat de pilotage ne doit être attribué à un requérant à moins que l'Administration soit convaincue qu'il a la même connaissance des lieux et la même capacité de naviguer dans les eaux comprises dans le certificat de pilotage comme il est exigé des pilotes munis de brevets pour naviguer dans ces eaux.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: J'aimerais que vous le lisiez encore une fois très lentement afin que tout le monde ici saisisse le sens. C'est (a), (b) et un nouveau (c) à l'article 15 (1).

[Text]

The Clerk:

No pilotage certificate shall be issued to an applicant unless the Authority is satisfied that he has the same degree of local knowledge and skill for the waters covered by the pilotage certificate as is required of pilots licensed for those waters.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, we started a discussion on this when we were first discussing paragraph (f) of Clause 14 (1). This has been proposed as an alternative to what the pilots originally proposed for that paragraph, that is to say that the qualifications of pilots and certificate holders should be identical.

I still feel that it is unnecessary to put such a provision in the bill. It is probably not harmful, but surely we can trust a regional pilotage authority to set adequate standards. This is what we had felt. We have not prescribed what standards they must set for pilots, nor the standards they must set for certificate holders.

This does not either. It simply says that those of a certificate holder, as regards local knowledge and skill, shall be equal to those of pilots.

I had problems, as I say, where a certificate holder wants to be qualified for only a small portion of the district or the compulsory pilotage area. It is the worry that there will be arguments over whether the certificate holder and the pilot holder have identical skills and identical knowledge.

Probably the word "skill"—I just had it drawn to my attention by my colleagues—is a dangerous word to have in there because some of the skills that the pilots have are skills that this certificate holder need not have. If he is trading into Halifax and goes nowhere but to the gypsum wharf then he needs only to know the lights and the landmarks and the currents that will affect him on that short voyage; he does not need to know all the other features of the harbour.

So it is difficult to right this in a way that it adequately expresses our intention that he be able to get a certificate for that small portion of the whole compulsory pilotage area.

I would be happier to leave it to the discretion of the pilotage authority to make sure that they are setting adequate standards. They are given the objective of operating an efficient pilotage service in the interest of safety.

However, if the amendment does appeal to the members of the committee, I would hope that the clause could stand until we could have the justice draftsmen look at the wording.

The Chairman: Maybe we could hear some of the argument for it and then stand this until after supper.

Mr. Laflamme: I quite understand some examples given by Mr. Macgillivray, but this is the essence of the act. We are talking about compulsory pilotage areas where pilots are needed and there is a provision in the

[Interpretation]

Le greffier:

Aucun certificat de pilotage ne sera accordé à celui qui en fait la demande à moins que l'Administration ne soit convaincue qu'il a le même degré de connaissances régionales et d'habiletés pour les eaux que couvrent le certificat de pilotage comme on l'exige des pilotes mais il est approuvé pour ces eaux.

M. Macgillivray: Monsieur le président, nous avons commencé une discussion là-dessus lorsque la discussion du paragraphe (f) de l'article 14 (1). Cela a été proposé en tant que choix à ce que les pilotes aient à proposer pour cet alinéa c'est-à-dire que les qualifications des pilotes et de ceux qui détiennent les certificats peuvent être identiques.

Je suis toujours convaincu qu'il est inutile d'inscrire de telles dispositions dans le bill. Nous pouvons certainement faire confiance à une administration régionale du pilotage pour fixer les normes appropriées. C'est ce que nous avons cru. Nous n'avons pas établi quelles normes ils doivent fixer pour les pilotes, et nous n'avons pas établi les normes qu'ils doivent fixer pour ceux qui détiennent des certificats.

Cela ne se fait pas non plus. Il est spécifié simplement que les certificats de ceux qui détiennent des certificats en ce qui concerne la connaissance locale et l'habileté peuvent être les mêmes que ceux du pilote.

J'ai eu des problèmes lorsque quelqu'un qui détenait un certificat pouvait être qualifié pour seulement une petite partie du district ou de la région obligatoire de pilotage. Je crains qu'il n'y ait des discussions à savoir si celui qui détient un certificat et celui qui détient un brevet de pilote ont la même habileté et les mêmes connaissances.

Le mot « habileté » comme mes collègues viennent de me le faire remarquer, est probablement un mot dangereux à utiliser ici parce que certaines des habiletés de pilote sont des habiletés qu'un détenteur de certificat n'a pas besoin. S'il fait le commerce à Halifax et ne va qu'au débarcadere, il a certainement besoin de connaître les lumières, les points de repère et les courants qu'il rencontrera pendant ce court voyage; il n'a pas besoin de connaître les autres particularités du port.

C'est pourquoi il est difficile de rectifier ceci de façon à ce que cela exprime adéquatement notre intention qu'il puisse avoir un certificat pour cette petite partie de toute la région obligatoire de pilotage.

J'aimerais laisser cela à la discrétion de l'Administration du pilotage afin d'être certain qu'ils établissent les normes appropriées. Ils ont aussi l'intention d'offrir des services de pilotage dans le but de sauvegarder la sécurité.

Toutefois, si l'amendement s'adresse aux membres du Comité, j'espère que l'article sera conservé jusqu'à ce que nous puissions avoir le rédacteur de la justice pour s'occuper de la rédaction.

Le président: Nous pourrions peut-être écouter quelques arguments en ce qui concerne cela puis ajourner la séance jusqu'après l'heure du souper.

M. Laflamme: Je comprends assez bien les exemples qu'a donnés M. Macgillivray, mais c'est l'essence de la loi. Nous parlons des régions obligatoires de pilotage où les pilotes sont nécessaires et il y a une disposition dans

[Texte]

act which stresses that in circumstances some pilotage certificates will have to be issued by the authority.

The amendment proposed, Mr. Chairman, says very simply that "unless the Authority is satisfied". I think the authority will be the final judge in this, but we are talking about specific areas; we are talking about compulsory pilotage areas and we say that at least in these areas local knowledge and skill must be at least as efficient as are the requirements imposed on the pilots to issue them a licence; otherwise this leaves the door open to a parallel system of pilotage to compulsory areas. I think that in essence we do not have to be afraid of the words. What we really mean in this is that if we do consider that people other than the pilots under the authority of this act are entitled to pilot ships, then at least these people will have the same degree of competence as to local knowledge and circumstances. Otherwise, I think it is clear. We do not have to play with words and leave the door open to anything in this. The word "skill" really means what it does. It means competence. And I would not see any authority satisfied that other people less qualified than pilots would be authorized to conduct ships through compulsory areas.

• 1750

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, maybe I am not very bright but I do not seem to catch the need for the amendment at all. If we read Clause 15:

- (1) Subject to subsection (2), an Authority shall,
 - (a) upon receipt of an application in writing for a licence or pilotage certificate, and
 - (b) upon being satisfied that the applicant therefor is able to meet the qualifications prescribed by
 - (i) the Governor in Council pursuant to section 42, and
 - (ii) the Authority pursuant to subsection (1) of section 14, issue a licence or pilotage certificate to the applicant.

I do not know, but it seems to me that this article specifies exactly in which case the authority can issue a certificate or a licence, and I really cannot understand the necessity of having another article saying that there shall not be issued. The authority there:

(b) upon being satisfied that the applicant therefor is able to meet the qualifications prescribed by seems to meet all the requirements. If the authority decides that an applicant has not got the qualifications, I do not see why it should be there that they should not issue a certificate. It is right there in black and white that they are the judge, they are the ones to decide if the applicant has the qualifications or not. So I do not see what the amendment will bring about in addition to what is already written there unless there is something I do not catch.

The Chairman: Mr. McCleave.

[Interprétation]

la loi qui stipule que dans les circonstances des certificats de pilotage devront être attribués par l'administration.

L'amendement proposé, monsieur le président, dit très simplement que «à moins que l'Administration soit convaincue». Je pense que le juge final de cette question sera l'autorité, mais nous parlons de régions précises; nous parlons des régions de pilotage obligatoire et nous croyons que, pour accorder une licence, au moins dans sa région, on doit tenir compte autant de la bonne connaissance de la région et de la compétence que des exigences imposées au pilote. Autrement, nous laissons la porte ouverte à un système parallèle de pilotage dans ces régions. Je crois qu'essentiellement les mots ne devraient pas nous effrayer. Ce que nous voulons dire, c'est que si nous croyons que les gens autres que les pilotes, en vertu de l'autorité de cette loi, ont droit de piloter des navires, alors au moins ces gens seront compétents en ce qui concerne une connaissance de la région et une circonstance. Autrement, je pense que ça éclaire. Nous n'avons pas à jouer avec les mots et laisser le champs ouvert à toutes éventualités. Le mot compétence veut vraiment dire ce qu'il veut dire: compétence. Il m'est impossible de voir une autorité quelconque satisfaite de voir d'autres personnes moins compétentes que les pilotes à être autorisées de piloter des navires dans cette région de pilotage obligatoire.

Le président: Monsieur Duquet, je vous cède la parole.

M. Duquet: Monsieur le président, peut-être je ne suis pas trop intelligent. Je ne vois pas la nécessité d'un amendement. Si nous lisons l'article 15:

- (1) Sous réserve du paragraphe (2), une administration doit,
 - a) sur réception d'une demande écrite de brevet ou de certificat de pilotage, et
 - b) lorsqu'elle est convaincue que le requérant peut remplir les conditions prescrites.
 - (i) par le gouverneur en conseil en application de l'article 42, et
 - (ii) par l'administration en application du paragraphe (1) de l'article 14, attribué au requérant un brevet ou un certificat de pilotage.

Je ne sais pas, mais il me paraît que cet article spécifie exactement dans tel cas l'administration peut attribuer un brevet ou un certificat. Je ne comprends pas réellement la nécessité d'avoir un autre article précisant qu'il ne serait pas attribué. L'administration alors:

- b) lorsqu'elle est convaincue que le requérant peut remplir les conditions prescrites...

semble rencontrer toutes les exigences. Si l'Administration juge qu'un requérant ne possède pas les compétences nécessaires, je ne vois pas pourquoi on devrait indiquer que l'administration n'accordera pas un certificat. C'est écrit en noir et blanc qu'elle est le juge, qu'elle décide si le requérant remplit la condition prescrite ou non. Donc, je ne vois pas ce que l'amendement ajoutera à ce qui est déjà écrit dans cet article, à moins qu'il y ait quelque chose que je ne saisis pas.

Le président: Monsieur McCleave, je vous cède la parole.

[Text]

Mr. McCleave: I have two points, very briefly, Mr. Chairman. First I think Mr. Macgillivray indicated he could live with an amendment of this sort, and secondly I think it sets minimum targets which perhaps would be helpful to both Governor in Council and the authority, and I think for that reason I would support Mr. Laflamme and would hope that the Committee would agree that the clause stands so that the law officers could take his idea and fit it in.

The Chairman: Gentlemen, if you agree, we will stand this motion and adjourn until after supper.

Mr. Barnett: I would like to have a word here because in this reference I would like the law officers to consider what is meant by paragraph (a) of clause 42, which has to do with this same method.

The Chairman: Just a minute, Mr. Barnett. You mention clause 42?

Mr. Barnett: Yes, which relates to this same matter of qualifications. Does that mean that there are going to be the same minimum qualifications for both licences and pilotage certificates, or does it mean that there can be a different set of regulations prescribing minimum qualifications for pilots and for pilotage certificates? Does it mean that there will be one set of regulations prescribing minimum qualifications for either? I think perhaps the point that was brought up in the proposed amendment is met. But if it means there could be two separate sets of regulations, one for pilots and one for pilotage certificates, then of course I think the proposed amendment is quite important.

I raise it now because, if we can have a look at it, it might be helpful.

The Chairman: We are meeting again at eight o'clock. Will everybody try to be on time.

Thank you very much.

EVENING SITTING

• 2012

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. When we adjourned for lunch we were on Clause 15.(1). Is there any more discussion on Clause 15.(1)(a)?

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I think we should stand Clause 15.(1)(a) until the officials get the opinion of the Minister of Justice.

The Chairman: Shall Clause 15.(1)(a) and (b) stand?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 15.(1)(a) and (b) allowed to stand.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, on Clause 15 (2)...

[Interpretation]

M. McCleave: J'aimerais soulever deux points, très brièvement, monsieur le président. D'abord, je pense que M. Macgillivray a indiqué qu'il accepterait un amendement de ce genre, et deuxièmement, je pense que cet amendement fixe des objectifs minimum qui peut-être aideront et le gouverneur en conseil et l'administration, et je crois que pour cette raison j'appuierais M. Laflamme et j'espère que le comité est d'accord et que l'article sera adopté. Les officiers ministériels pourraient donc accepter cette idée et l'inclure.

Le président: Messieurs, si vous êtes d'accord, nous allons adopter cette proposition et ajourner jusqu'après souper.

M. Barnett: J'aimerais tout simplement dire quelques mots sur ce point; j'aimerais que les officiers ministériels examinent ce que veut dire le paragraphe (a) de l'article 42, qui concerne cette même méthode.

Le président: Une minute, s'il vous plaît, monsieur Barnett. Vous mentionnez l'article 42?

M. Barnett: Oui, cet article traite des conditions requises. Est-ce que cela signifie qu'il y aura les mêmes conditions minimales pour le brevet et le certificat de pilotage ou est-ce que cela signifie qu'il peut y avoir des règlements différents établissant la condition minimale pour le pilote et pour le certificat de pilotage? Est-ce que cela signifie qu'il y aura une série de règlements établissant les conditions minimales pour l'un et pour l'autre? Je crois que nous avons peut-être réglé le problème qui a été soulevé par l'amendement proposé. Cependant, si cela veut dire qu'il y aura deux règlements différents, des règlements pour les pilotes et des règlements pour les brevets du pilote, alors, naturellement, je crois que l'amendement proposé est très important.

J'en parle maintenant, parce que si nous pouvons l'étudier, ce sera sans doute très utile.

Le président: Nous nous rencontrons de nouveau à 8 heures. Je vous demanderai d'essayer tous d'être à l'heure.

Merci beaucoup.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Lorsque nous avons levé la séance pour aller dîner nous en étions à l'article 15.(1). Y a-t-il d'autres choses à discuter en ce qui a trait à l'article 14.(1)(a)?

M. Duquet: Monsieur le président, je pense qu'on devrait réserver l'article 15.(1)(a) jusqu'à ce que les fonctionnaires soient avisés de ce qu'en pense le ministre de la Justice.

Le président: L'article 15.(1)(a) et (b) est-il réservé?

Des voix: D'accord.

L'article 15.(1)(a) et (b) est réservé.

M. McCleave: Monsieur le président, en ce qui a trait à l'article 15.(2)...

[Texte]

Mr. Barnett: Are we standing this while the Department of Justice people have a look at it?

The Chairman: That is right.

Mr. Barnett: There is a suggestion...

Dr. Camu: Mr. Chairman, if I may just make a clarification. It is the whole Clause 15.(1). It is Clause 15.(1)(a)(b) plus (c) which was proposed at the end of the last meeting. This as a package has to be seen by the draftsmen of the Department of Justice.

Mr. Barnett: It is on this that I would like to—because I think I should mention this. Clause 15.(1)(b) says:

(b) upon being satisfied that the applicant therefor is able to meet the qualifications...

is a suggestion that that satisfied that the applicant meets the qualifications. I find the phrase, "able to meet the qualifications" a bit mystifying.

The Chairman: We have been discussing this all afternoon. I think we should wait until we have an answer from the Department of Justice on that. We will come back.

Mr. Barnett: I did not think that particular—we had the proposed new Clause 15.(1)(c) that was being put in, but I did not recall that we had discussed this phrase, "able to meet" and I would like to suggest that the Justice people look at this. Quite frankly, unless there is some mysterious legal interpretation of the phrase "able to meet" that I cannot understand, it seems to me that "satisfied that the applicant meets the qualifications" is a very straightforward way of putting it. It is easily understandable and I cannot see why that could not be agreed to.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I will bring it to the attention of the Department of Justice and ask them if they would like to change this.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: May I ask a question, Mr. Chairman? As we are talking about the draftsmen of the Department of Justice, is it understood that the Committee agrees on the principle of the amendment I have put forward?

The Chairman: Dr. Camu, could you answer this question?

Mr. Laflamme: I am sorry, we as members...

The Chairman: The Committee has not voted on it yet, Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: No, I am not asking for a vote, but I have put an amendment and then we talked about the officers of the Department of Justice. The Committee must express its views before the Department of Justice does try to draft something in accord with the principle of the amendment I have put forward. Otherwise, we would be asking as members of the Committee to be

[Interprétation]

M. Barnett: Est-ce que nous réservons ceci pendant que les fonctionnaires du ministère de la Justice l'étudient?

Le président: C'est exact.

M. Barnett: On a suggéré...

M. Camu: Monsieur le président, permettez-moi de faire une mise au point. Il s'agit de l'article 15.(1) en entier. C'est l'article 15.(1)(a)(b) plus (c) qui fut proposé à la fin de la dernière réunion. Cet ensemble doit être étudié par les fonctionnaires du ministère de la Justice.

M. Barnett: C'est au sujet de ceci que j'aimerais faire une mise au point. L'article 15.(1)(b) dit ce qui suit:

(b) lorsqu'elle est convaincue que le requérant peut remplir les conditions...

Il s'agit ici d'une suggestion selon laquelle le requérant remplit les conditions. Je trouve que la phrase «peut remplir les conditions» est un peu vague.

Le président: nous avons discuté de cela tout l'après-midi. Je crois qu'on devrait attendre jusqu'à ce qu'on ait une réponse du ministère de la Justice à cet égard. Nous y reviendrons.

M. Barnett: Je ne pensais pas que cela comprenait le nouvel article 15.(1)(c) qu'on avait proposé, mais je ne me rappelle pas d'avoir discuté l'expression «peut remplir», et je propose que les fonctionnaires du ministère de la Justice l'étudient. Franchement, à moins qu'il y ait une interprétation juridique mystérieuse de l'expression «peut remplir» que je ne comprends pas, il me semble que l'expression «convaincue que le requérant peut remplir les conditions» soit parfaitement acceptable. Je trouve que cela se comprend parfaitement et je ne comprends pas pourquoi on ne pourrait pas l'accepter.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je vais signaler ceci au ministère de la Justice et je leur demanderai s'ils veulent changer cela.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, puis-je poser une question? Étant donné que nous parlons des fonctionnaires du ministère de la Justice, doit-on comprendre que le Comité est d'accord en ce qui a trait au principe de l'amendement que j'ai proposé?

Le président: Docteur Camu, pourriez-vous répondre à cette question?

M. Laflamme: Je m'excuse, nous, en tant que membres...

Le président: Le Comité n'a pas encore voté à cet égard, monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Non, je ne demande pas une mise aux voix, mais j'ai proposé un amendement et ensuite nous avons parlé des fonctionnaires du ministère de la Justice. Le Comité doit exprimer son point de vue avant que le ministère de la Justice entame la rédaction d'un texte qui concorde avec le principe de l'amendement que j'ai proposé. Autrement, cela revient à dire qu'en tant que mem-

[Text]

relieved of our own responsibility by asking the officers of the Department of Justice to do what we are supposed to do.

• 2015

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, as far as I am concerned I think we accept the amendment in principle but if the Department of Justice should think the same as I do then it comes to the same point that the amendment you proposed is covered already by the substance of the bill as is. I do not see what attitude we will have to take. If they have the reaction that it is acceptable as to the to the officers of the department to decide for us what principle, I will gladly vote for it.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, again I think it is not up kind of amendment we are going to approve.

The Chairman: I do not hear you asking for their views now.

Mr. Laflamme: Yes, because otherwise we put an amendment, we do not decide anything on, and then we ask the officers of the Department of Justice to draft something for us which we have not discussed.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: It was my understanding, Mr. Chairman, that the whole of subclause (1) was going to stand until we could get the Department of Justice to draft the amendment that had been proposed by Mr. Laflamme and that then it would be voted on. There was no suggestion at this stage as to whether or not the Committee accepts it in principle. I thought the decision was simply that it was worth sending it to have it drafted in the Department of justice form so that it could be voted on at the next session.

Mr. Laflamme: I quite agree with this but I think the amendment I had moved was quite simple and clear. We may talk about the extension of words, the significance of some words, but I think there was a principle put forward which is very clear. I believe that the officers of the Department of Justice have no authority to draft something on which we have not agreed upon. I do not want to argue with the phraseology or the use of words, but the intent or the purpose of the amendment I had put was as simple as to request that the holders of the pilotage certificates would have at least equal local knowledge and skill as the pilots in compulsory areas.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, suppose that after the Department of Justice examines your amendment, as we stood Clause 15, and suppose they decide that they can redraft the whole of Clause 15 including parts of your amendment so as to reach the point that you want to get? How can we know before they do it? How can they know before we do it if we accept the amendment or not? and how can we know if we will accept the amendment that they will redraft or not before we have seen it?

[Interpretation]

bres du Comité, nos demandons d'être dégagés de notre propre responsabilité en demandant aux fonctionnaires du ministère de la Justice d'accomplir ce que nous devrions faire nous-mêmes.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, en ce qui me concerne, je crois que nous acceptons l'amendement en principe, mais si le ministère de la justice est d'accord avec moi, cela revient à l'amendement que vous avez proposé et qui est couvert par le libellé du bill dans sa présente forme. Je ne vois pas quelle attitude nous pouvons prendre. S'ils sont d'avis qu'il est acceptable en principe je serais heureux de voter en faveur.

M. Laflamme: Monsieur le président, il n'incombe pas aux fonctionnaires du ministère de décider pour nous quel genre d'amendements nous allons approuver.

Le président: Vous ne leur demandez pas leur point de vue, que je sache.

M. Laflamme: Oui, car autrement nous présentons un amendement sur lequel nous n'avons rien décidé et ensuite nous demanderons aux fonctionnaires du ministère de la justice de nous rédiger quelque chose dont nous n'avons pas discuté.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: J'avais cru comprendre, monsieur le président, que le sous-alinéa (1) serait réservé jusqu'à ce que le ministère de la justice rédige l'amendement qui avait été proposé par M. Laflamme et qu'ensuite l'amendement serait mis aux voix. Il n'est pas question en ce moment de savoir si le comité accepte l'amendement en principe ou non. Je croyais que nous avions simplement décidé qu'il était préférable de l'envoyer au ministère de la justice pour le faire rédiger afin qu'il soit prêt à être mis aux voix à la prochaine session.

M. Laflamme: Je suis d'accord avec vous sur ce point, mais je crois que l'amendement que j'ai proposé était simple et clair. Nous pouvons discuter des termes, du sens des termes, mais il y a un principe qui est très clair. Je crois que les fonctionnaires du ministère de la justice ne sont pas autorisés à rédiger quelque chose sur lequel nous ne nous sommes pas mis d'accord. Je ne veux pas discuter de la phraseologie ou de l'emploi des termes, mais la portée de l'amendement était très simple et demandait que les détenteurs de certificat de pilotage connaissent aussi bien les lieux et seraient aussi experts que les pilotes dans les zones de pilotage obligatoire.

M. Duquet: Monsieur le président, supposons qu'après que le ministère de la justice ait examiné votre amendement comme nous avons réservé l'article 15 et supposons qu'ils puissent rédiger de nouveau tout l'article 15 y compris les parties de votre amendement de façon à en arriver à votre point de vue? Comment pouvons-nous le savoir avant qu'ils ne le fassent? Comment peuvent-ils le savoir avant que nous ne le fassions si nous acceptons l'amendement ou si nous ne l'acceptons pas. Et comment pouvons-nous savoir si nous acceptons l'amendement qu'ils auront rédigé de nouveau avant de l'avoir vu?

[Texte]

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, we were earlier given an amendment by Mr. Laflamme and we debated that briefly and then the agreement was that we would stand the clause until such time as the Department of Justice had had time to scan that amendment and make their recommendations regarding drafting.

The Chairman: The same proposal is on, Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Yes, and as I understand it that is not going to the Department of Justice to ask them to draft a new idea but merely to scan it from a drafting standpoint. Until we see that, Mr. Chairman, until we see the amendment brought back in the form in which it is going to be put to the Committee I do not see how the Committee can enter into any more debate on it. I think we have to stand the clause, wait until we see that come back and then we will have a draft in front of us which then somebody is going to have to move at that point. Now at the moment we do not have anything before us on Subclause (1) until that comes back.

• 2020

The Chairman: Does the Committee agree that we stand Subclause (1).

Mr. Barnett: Mr. Chairman, Mr. Laflamme's point is quite simple and straightforward. He said that he is not concerned about the particular phraseology of the amendment. But I think he is, quite properly, suggesting that the Committee should give an indication whether or not we agree in principle with his amendment which, as I understand it...

The Chairman: But, Mr. Barnett, we agree in principle with the amendment of Mr. Laflamme.

Mr. Barnett: ...must have the same qualifications. It seems to me that if the officers in the Department of Justice know that this is what the Committee wants then they can proceed to try and draft it in the most acceptable form. Unless they have some indication from the Committee of what we want in form—I think this is the point, that Mr. Laflamme is making—then what are their terms of reference other than to perhaps simply say whether or not his amendment is in acceptable form.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I do not think we have an agreement in principle at this table at all. I do not feel, for instance, that I have voted or made any commitment to stand on the principle of Subclause (1), whatever the principle of it is, until I see what Subclause (1) is in print, as amended, and what I am going to be voting for. So my recommendation is that the subclause stand until we see what the Department of Justice has drafted and then we will have something before us to talk about and to vote on.

Mr. McCleave: That is what we agreed on before. Let us push on.

Mr. Rock: Mr. Chairman, on page 9 in this bill...

The Chairman: We are on page 11.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, on nous a présenté l'amendement de M. Laflamme que nous avons discuté brièvement et nous avons décidé de réserver l'article jusqu'à ce que le ministère de la justice ait eu le temps de l'étudier à fond et de faire leurs recommandations sur le libellé.

Le président: La même proposition tient toujours monsieur Deachman.

M. Deachman: Oui et d'après moi cet amendement ne va pas au ministère de la justice pour rédiger une nouvelle idée mais simplement pour l'examiner minutieusement du point de vue du libellé. Avant que nous ne voyions le libellé de l'amendement je ne vois pas comment le comité peut en discuter davantage. Je crois que nous devrions réserver l'article, attendre que l'amendement nous revienne et alors nous aurons en main un texte que nous pourrions proposer. Nous n'avons rien pour le moment concernant le paragraphe (1) et nous devons attendre le retour de ce document.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord pour retarder l'étude du paragraphe (1)?

M. Barnett: Monsieur le président, le point de vue de M. Laflamme est simple et précis. Il dit que le libellé particulier de l'amendement ne le touche pas, mais il demande que les membres du Comité disent si oui ou non ils sont d'accord en principe avec l'amendement.

Le président: Monsieur Barnett, nous étions d'accord en principe avec l'amendement de M. Laflamme.

M. Barnett: ... doit répondre aux mêmes conditions minimales. Il me semble que si les fonctionnaires du ministère de la Justice savent que c'est ce que les membres du Comité veulent, alors ils peuvent présenter le document sous une meilleure forme. Les membres du Comité doivent leur donner plus de renseignements concernant leur mandat plutôt que de leur dire si oui ou non l'amendement de M. Laflamme est acceptable dans sa forme actuelle.

M. Deachman: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait d'accord de principe. Je ne crois pas avoir voté pour que l'on retarde en principe l'étude de l'article 1, quel que soit le principe, à moins de voir quel sera le paragraphe 1 quand il sera amendé. Je propose donc que l'on retarde l'étude du paragraphe jusqu'au moment où le ministère de la Justice nous aura présenté un autre document de travail.

M. McCleave: Nous étions d'accord auparavant.

M. Rock: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la page 9 de ce projet de loi ..

Le président: Nous en sommes à la page 11.

[Text]

Mr. Rock: I know that. What I am getting at is that you have all this covered anyway and I do not understand why we are rehashing it in another subclause. On page 9, paragraph (f) says:

(f) prescribing the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet, including the degree of local knowledge, skill and experience required in addition to the minimum qualifications prescribed by the Governor in Council under section 42;

Now we are rehashing more or less the same thing and I do not understand why, when we have already passed these things. Some of these others cover a lot of these things too. Then we are repeating ourselves in some way with licensing and certificates.

The Chairman: I think we could go on forever on that. Would the Committee agree to stand this subclause until the Department of Justice rephrases it or comes back with an amendment.

Subclause (1) allowed to stand.

On Subclause (2)—*Citizenship of applicants.*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots have suggested that in Subclauses (2), (3) and (4) the words "or pilotage certificate" appear after the word "licence" in each case in the first line, so that the conditions that attach to the issuance of a licence also would attach to a pilotage certificate. Also, the question relating to the landed immigrant would apply also to the pilotage certificate. And then the same point in Subclause (4) about the existing licences being continued. I wondered why the department had not responded to what seems to me to be a very sensible suggestion.

Mr. Macgillivray: The effect of this suggestion is, sir, that pilotage certificates will only be issued to Canadian citizens or landed immigrants. In approaching the drafting of this bill we felt that we were dealing with a matter of safety and that the nationality of the individual who would be possibly wanting to get a pilotage certificate should not necessarily be taken into account in determining safety. We have specific cases where, for instance, a regular trader from Alaska sails into the Port of Prince Rupert—it is one of the Alaska ferries—and all its officers are quite competent to sail into Prince Rupert without a pilot. We have a case in Yarmouth, Nova Scotia, where a Swedish ship is engaged in trade between Yarmouth and the State of Maine and if Yarmouth should be designated as a compulsory pilotage area it just does not seem fit that a vessel trading that regularly into the port should have to take a pilot. For this reason we put it up without any restriction as to nationality on the holder of a pilotage certificate. However, we are in the hands of the Committee.

● 2025

Mr. McCleave: I can understand those cases where these people have experience, but what about the fellow who comes busting in on a once-in-a-lifetime oil tanker that is visiting us and has very little interest whether he

[Interpretation]

Mr. Rock: Je le sais. Ce dont nous parlons a été traité dans le projet de loi auparavant et nous ne faisons que revenir en arrière. A la page 9, le paragraphe f) dit:

f) prescrivant les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir, notamment le niveau d'une connaissance des lieux, de compétence et d'expérience requis en sus des conditions minimales prescrites par le gouverneur en conseil aux termes de l'article 42;

Nous avons parlé plus ou moins de la même chose et je ne comprends pas pourquoi nous y revenons. Nous repreneons exactement la même chose concernant les brevets et certificats.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord pour retarder l'étude de ce paragraphe jusqu'au moment où le ministère de la Justice l'a repris ou nous propose un amendement?

Le paragraphe (1) est réservé.

Nous passons maintenant à l'article du paragraphe (2)—*Citoyenneté des requérants.*

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont proposé que dans les paragraphes (2), (3) et (4) que les mots «ou le certificat de pilotage» apparaissent après le mot «brevet» dans chaque cas à la première ligne, de telle façon que les conditions qui prévalent à l'attribution d'un brevet prévalent aussi lors de l'attribution d'un certificat de pilotage. Aussi les certificats de pilotage et les brevets s'appliqueraient aussi pour l'immigrant reçu. Je me demandais pourquoi le Ministère n'a pas donné suite à ce qui me semble être une proposition pertinente.

M. Macgillivray: Selon cette proposition, monsieur, les certificats de pilotage seront émis simplement aux citoyens canadiens ou aux immigrants reçus. Lors de la présentation de ce projet de loi, nous avons cru que nous traitions de sécurité et que nous ne devrions pas tenir compte nécessairement de la nationalité d'un individu pour accorder un certificat de pilotage dans ce cas précis. Il y a par exemple des navires marchands en provenance de l'Alaska qui se rendent dans le port de Prince Rupert. Il s'agit de l'un des bateaux-passeurs et tous les officiers à bord sont compétents pour naviguer dans la région de Prince Rupert sans un pilote. Il y a un navire suédois à Yarmouth, Nouvelle-Écosse, qui achemine des marchandises entre le port de Yarmouth et l'État du Maine, et s'il fallait désigner la région de Yarmouth comme étant une région de pilotage obligatoire, il ne me semble pas qu'un bateau qui se rend régulièrement au port de Yarmouth doive avoir un pilote spécial à son bord. C'est pourquoi il n'y a aucune restriction quant à la nationalité du détenteur d'un certificat de pilotage. Cependant, nous sommes entre les mains du Comité.

M. McCleave: Il y a des cas où les gens ont de l'expérience; cependant, que dire d'une personne qui s'adonne à piloter un pétrolier dans nos eaux et qui n'a aucun remords de polluer ces dernières quoiqu'il ne voudrait

[Texte]

pollutes our shoreline, though he would not want to pollute his own. Should there not be a vested interest in the country, which is being visited?

Mr. Macgillivray: He would not be eligible, of course, for a pilotage certificate until he proves that he has a degree of local knowledge and competence that entitles him to it, and the pilotage authority will have to rule on this in the light of the safety requirements, safety as an anti-pollution measure as well as an anti-collision and property damage and loss of life measure.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, we are really getting into a pretty substantial issue here when we deal with these pilotage certificates. The interest that the man with the pilotage certificate has can often be only solely related to the ownership of the vessel on which he is serving. Am I not correct? For example, a pilot can, and probably does, report spillage of oil from some of these ships on which he is serving as a licensed pilot, but do you think that somebody with a pilotage certificate would have the same interest? Not on your bloody life. He is going to get canned if he squeals on his master for dumping oil or polluting the harbour in some way. Is he not? Is there not such a conflict of interest between the over-all responsibilities of one who would hold a pilotage certificate? Is that not a very important reason for being very chary about having almost anybody in this sort of class.

Mr. Macgillivray: I do not like to consider that the reporting of oil spills is one of the prime responsibilities of the pilot. He should be, when he is on the bridge, too busy piloting to notice whether or not they are pumping bilges. The penalties for failing to report an oil spill are pretty strong, \$100,000 in the Canada Shipping Act as it now stands. The Royal Commission certainly recommended that these certificates be available to anyone who could qualify for them, this is in the interest both of safety and of an efficient and economical pilotage service.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, my question was really about the possibility of conflict of interest. Maybe the Royal Commission never got anywhere near that. As I recall, perhaps they did not.

Mr. Macgillivray: This point was raised in connection with Canadian ships themselves. I do not think it is peculiar to the non-Canadian ship that the person holding a pilotage certificate has probably his first loyalty to his own employer; this is true. The only alternative is to require every ship of every kind to take a pilot. It is the only alternative I can think of.

• 2030

Mr. Laflamme: I would just like to express the view, Mr. Chairman, that I am fully in favour of the amendment proposed by Mr. McCleave. I think it is high time that if Canadian citizenship has a meaning it must be in some places like that, and I do not see precisely how we can correlate local knowledge and the factual circumstances of compulsory pilotage areas when we recognize and apply this issue of pilotage certificates to foreigners. I really believe that in time of accident, in circumstances when there would be accidents, these people must be comparable and if they do not live in the country and if

[Interprétation]

pas polluer celles de son propre pays. Ne devrait-on pas s'intéresser au pays que l'on visite?

M. Macgillivray: Il ne pourrait recevoir un certificat de pilotage avant d'avoir prouvé qu'il connaît les eaux et qu'il a les qualifications nécessaires; l'autorité en pilotage doit prendre une décision à la lumière des exigences de sécurité; mesures anti-pollution, mesures anti-collision, dommages à la propriété.

M. McCleave: Les certificats de pilotage constituent une question très importante. Il arrive souvent que le détenteur du certificat de pilotage ne soit intéressé qu'en tant que propriétaire du navire qu'il pilote, n'est-ce pas? Par exemple, un pilote peut et rapporte probablement les fuites de pétrole de navires sur lesquels il travaille en tant que pilote détenteur d'un permis; croyez-vous qu'une personne qui détient un certificat de pilotage aurait le même intérêt? Il ne faut pas être dupe. Il sera congédié s'il critique son commandant pour avoir pollué le port de quelque façon, non? Le détenteur d'un certificat de pilotage ne fait-il pas face à ce genre de conflit? N'est-ce pas là une bonne raison pour être très prudent.

M. Macgillivray: Je n'aime pas croire que le fait de rapporter les fuites de pétrole soit l'une des principales responsabilités du pilote. A mon avis, il est trop occupé quand il est sur le pont pour s'apercevoir si oui ou non il y a pollution. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit une amende de \$100,000 si l'on ne rapporte pas une fuite de pétrole. La Commission royale d'enquête a recommandé que tous ceux qui avaient les qualités requises puissent recevoir un certificat. On l'a recommandé dans l'intérêt de la sécurité et d'un service de pilotage économique et efficace.

M. McCleave: Ma question se rapportait à la possibilité de conflit d'intérêt. Peut-être la Commission royale d'enquête n'a-t-elle pas étudié cette question. Si je me souviens bien, elle ne l'a pas fait.

M. Macgillivray: Cette question a été soulevée en rapport avec les navires canadiens. Je ne crois pas que ce soit une caractéristique particulière des navires étrangers que le détenteur d'un certificat de pilotage soit d'abord fidèle à son propre employeur. On n'a pas le choix; il faut d'abord exiger que tout navire ait un pilote.

M. Laflamme: J'aimerais exprimer, monsieur le président, l'opinion que je suis entièrement en faveur de l'amendement proposé par M. McCleave. Je pense qu'il est grandement temps que si la citoyenneté canadienne a une signification elle doit l'avoir en certains endroits comme celui-là, et je ne vois pas précisément comment nous pourrions relier les connaissances locales et les circonstances de fait des zones de piquetage obligatoires quand nous reconnaissons et appliquons cette émission de certificats de pilotage à des étrangers. Je pense réellement qu'en temps d'accident, dans des circonstances où il

[Text]

they are not Canadian citizens I believe this will be a difficulty.

Mr. Macgillivray has expressed some exceptions, and in some circumstances there could be exceptions, but I do not believe we are going to legislate for the exceptions but for the public at large. If there have to be some exceptions they could be in the act. We do not legislate for a few circumstances. We legislate for what is going to be applied. I fully agree with Mr. McCleave that this qualification of Canadian citizen has to apply to the holders of pilotage certificates. I do not see any argument at all that could prevent us from requesting that, and if we again correlate the local knowledge with something it must mean that these people must live in the country or be landed immigrants at least. So, I will support the amendment.

The Chairman: I think Mr. Rock's question is on the same subject.

Mr. Rock: Yes, it is on the same subject. I would like to agree with my colleague but we were given the explanation before that in the Great Lakes you have a lot of American mates on ships which do not have to have a pilot. This is an arrangement that exists and it has existed for years, and yet with this new proposed act they will now be obliged to get a pilot and they will be obliged to get a pilot certificate, as was explained before.

If we agree with this amendment, then these people cannot get the certificate because they are not Canadian citizens. These captains of ships that are American in the Great Lakes, or any of their officers, will not even be able to get the certificate and today they are allowed to pilot their ships through these waters without any pilots. I understand that right now they can get the certificate and with this amendment they will not be able to, and I do not think this is fair.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, under Clause 14 (2) there is a reciprocity clause between the Americans and the Canadians and this does not apply to the American ships.

Mr. Rock: It may not, Mr. Chairman, but it says here:

—No licence shall be issued .

and you want to put in there:

...or pilotage certificate...

which is your amendment:

...to an applicant thereof unless he is (a) a Canadian citizen, or (b) a landed immigrant...

then the other thing does not hold water either.

I think the reason "pilot certificate" is not included in there is because of these cases.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: All I can do is repeat what I said before, sir, that there is now provision in the Canada Shipping Act for such certificates to be given, although

[Interpretation]

y aurait des accidents, ces gens doivent être comparables et s'ils ne vivent pas dans le pays et s'ils ne sont pas citoyens canadiens je crois que ceci sera une difficulté.

M. Macgillivray a exprimé certaines exceptions, et dans certaines circonstances il pourrait y avoir des exceptions, mais je ne pense pas que nous allions légiférer pour les exceptions mais pour le grand public. Et s'il doit y avoir des exceptions, elles pourraient être dans la loi. Nous ne légiférons pas pour quelques circonstances. Nous légiférons pour ce qui doit être appliqué. Je suis entièrement d'accord avec M. McCleave que cette qualification de citoyen canadien doit s'appliquer au détenteur des certificats de pilotage. Je ne vois aucun argument qui pourrait nous empêcher de demander cela. Et si de nouveau nous relient les connaissances locales avec quelque chose, cela doit signifier que ces gens doivent vivre dans le pays ou être des immigrants au moins. Aussi, j'appuierais l'amendement.

Le président: Je pense que la question de M. Rock traite du même sujet.

M. Rock: Oui, elle traite du même sujet. J'aimerais être d'accord avec mon collègue mais on nous a donné auparavant l'explication que sur les Grands Lacs il y a un certain nombre d'officiers sur les navires qui ne doivent pas avoir de pilote. C'est un arrangement qui existe et qui a existé pendant des années, et cependant ils seront maintenant avec cette nouvelle loi proposée obligés d'obtenir un pilote et ils seront obligés d'obtenir un certificat de pilote comme cela a été expliqué auparavant.

Si nous sommes d'accord avec cet amendement, eh bien ces gens ne peuvent obtenir le certificat parce qu'ils ne sont pas citoyens canadiens. Ces capitaines de navires qui sont américains sur les Grands lacs ou quiconque de leur officier, ne pourront même pas obtenir le certificat et aujourd'hui on leur permet de piloter leur navire dans ces eaux sans pilote. Je comprends que maintenant ils peuvent obtenir le certificat et avec cet amendement ils ne le pourront pas et je ne pense pas qu'il soit juste.

M. Laflamme: Monsieur le président, en vertu du paragraphe 2 de l'article 14 il y a une clause de réciprocité entre les Américains et les Canadiens et celle-ci ne s'applique pas aux navires américains.

M. Rock: Peut-être, monsieur le président, mais il est dit ici:

aucun permis ne sera émis...

et vous voulez insérer ici:

...ou certificat de pilotage...

ce qui est votre amendement:

à une personne qui en fait la demande à moins qu'elle ne soit (a) citoyen canadien ou (b) immigrant reçu...

alors l'autre chose n'est pas logique non plus.

Je pense que la raison pour laquelle «le certificat de pilotage» n'est pas inclus et à cause de ces cas-là.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Tout ce que je peux faire est de répéter ce que j'ai dit auparavant, monsieur, à savoir qu'il y a maintenant une disposition dans la loi sur la marine

[Texte]

they have never been given. There has never been a by-law of a pilotage authority passed in order to allow them to be given. However, the royal commission is studying this thing certainly emphasized the aspect of safety and clearly anticipated that these certificates would be available to any person who proved that he could conduct a vessel safely in those waters. The emphasis is on safety and I think it is somewhat unrealistic to demand that people who are not going out and offering their services, as pilots are doing, should also have to have the same citizenship status.

The Chairman: Mr. Deachman.

• 2035

Mr. Deachman: Mr. Chairman, let us take the case of a Russian ship coming in and out of Vancouver picking up cargoes of wheat and let us take the case of a Japanese vessel coming regularly in and out of the Strait of Georgia to pick up coal or ore, and assume that the master or mate of one of these vessels has a certificate. In the event that he gets into an accident in which it seems evident that he may indeed have been at fault, what is the situation going to be? Could we have some idea from the witnesses as to how a case like that is going to be handled with a foreign master and a foreign ship coming regularly in and out of those waters? How do we deal with that particular case? Are we not perhaps building into the bill some dangers, maybe even some political dangers, that we were not really asking for?

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, take the examples that Mr. Deachman mentioned, a ship trading regularly between Russia or Japan and the Port of Vancouver. They would perhaps only make six or seven round trip voyages in a year. I gather that a trip takes about 22 to 24 days one way. The round trip would be double that, 44 to 48 days, with loading and unloading time, etc. I do not see their making an entry into the harbour more than six or seven times a year and I feel quite confident that a local pilotage authority would not accept that as sufficient frequent use of a port to entitle the person to a pilotage certificate.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, that is an interesting statement. Does this mean that this is already being thought of as a measure of the competence of a person holding a certificate? Entry in and out of a port six or seven times a year—maybe he has been doing it for 5 or 10 years—is not going to be sufficient to enable him to hold a certificate, and if we are now able to put some figures on what constitutes competence by saying that six or seven times is not enough competence, then what would constitute competence?

Let us assume that a Canadian vessel and a Canadian master comes in and out of the port six or seven times. Are we now saying that a Canadian who comes in and out of a seaport six or seven times is not going to get a pilotage certificate because we are not prepared to give one to a Japanese or a Russian who comes in or out six or seven times? It would be very interesting to have some comment on that point.

24000—5

[Interprétation]

marchande du Canada pour que l'on donne ces certificats, quoiqu'ils n'ont jamais été donnés. Il n'y a jamais eu de règlement d'une autorité de pilotage voté afin de leur permettre de les recevoir. Toutefois, la Commission royale en étudiant cette chose a certainement souligné l'aspect de sécurité et a prévu que des certificats seraient disponibles pour toute personne prouvant qu'elle peut conduire un navire sûrement dans ces eaux. On insiste sur le mot sécurité, et je pense que cela n'est pas réaliste de demander que des gens qui ne sortent pas et n'offrent pas leurs services, comme les pilotes le font, doivent avoir le même statut de citoyenneté.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, prenons l'exemple d'un bateau russe à l'arrivée et au départ de Vancouver qui prendrait des chargements de blé et prenons le cas d'un bateau japonais qui viendrait régulièrement dans les eaux du détroit de Georgie pour charger du charbon ou du minerai et assumons que le capitaine ou l'officier d'un de ces navires a un certificat. Au cas où il se produirait un accident causé par une erreur de leur part, quelle serait alors la situation? Le témoin pourrait-il nous indiquer comment cela se passerait dans un cas comme celui-ci lorsque le capitaine est étranger, qu'il s'agit d'un navire étranger qui voyage régulièrement dans ces eaux? Comment cela se passe-t-il dans ce cas particulier? N'y a-t-il pas quelques risques peut-être des risques politiques du fait des dispositions de ce bill, est-ce que nous ne risquons pas de susciter certains problèmes?

M. Macgillivray: Monsieur le président, prenons des exemples mentionnés par M. Deachman, un navire qui voyage régulièrement entre la Russie et le Japon et le port de Vancouver. Il ferait peut-être six ou sept voyages aller-retour pendant l'année. Je crois que cela prend de 22 à 24 jours pour un aller. Pour l'aller-retour, cela serait le double c'est-à-dire de 44 à 48 jours, en comptant le temps de chargement et de déchargement etc. Je ne peux voir qu'il puisse pénétrer dans le port plus que 5 ou 6 fois par an et je suis bien convaincu qu'une autorité de pilotage locale ne trouverait pas qu'il s'agit là d'une utilisation assez suffisante d'un port pour permettre à une personne d'obtenir un certificat de pilotage.

M. Deachman: Monsieur le président, c'est une déclaration intéressante. Cela signifie-t-il qu'il s'agit là déjà d'une évaluation de la compétence d'une personne qui détient un certificat? L'entrée et la sortie d'un port six ou sept fois par année, c'est peut-être une chose qu'il a faite pendant 5 ou 10 années, cela ne sera pas suffisant pour leur permettre de détenir un certificat, et si nous sommes en mesure maintenant de placer quelques chiffres sur ce qui constitue la compétence en disant que six ou sept fois ce n'est pas suffisant, alors qu'est-ce qui constitue la compétence?

Imaginons qu'un bateau canadien et un capitaine canadien entrent et sortent du port six ou sept fois. Est-ce que nous allons dire maintenant qu'un Canadien qui pénètre et qui sort six ou sept fois d'un port de mer ne va pas obtenir un certificat de pilotage parce que nous ne sommes pas prêts à en accorder un à un Japonais ou à un Russe qui vient ou qui part six ou sept fois par an? Il

[Text]

Mr. Macgillivray: Certainly my suggestion is that the same rule should apply whether the person is a Canadian or otherwise.

Mr. Deachman: You are saying to us as a Committee that a Canadian coming in and out of a seaport six or seven times is not going to get a certificate. Is that what you are saying, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: I find it difficult to try to prejudge what the local pilotage authority is going to say.

Mr. Deachman: In other words, you are not able to say whether it is six or seven times.

Mr. Macgillivray: Not across the board, sir. It might be different in different ports.

Mr. Deachman: I find the evidence in regard to this matter confusing, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I would like to ask a question arising out of the reference made by Mr. Macgillivray to the Alaska ferries, I believe it was, and a somewhat parallel situation, as I understand it, in and out of Yarmouth. I would like to know whether in that sort of case, which obviously involves only the United States, we have a reciprocal arrangement with the United States? In other words, if a Canadian ferry vessel is operating, say between Vancouver and Seattle, a case that used to be a very frequent occurrence, have we a reciprocal arrangement with the United States where they would grant to Canadian masters of Canadian ships the same privilege under like circumstances?

● 2040

Mr. Macgillivray: Yes, there is such an arrangement on the Pacific Coast now with the vessels that trade regularly, CP ferries for instance. It is an informal arrangement made with the Puget Sound pilots and it is not backed up by anything in the act. We are hoping that we can have something in the proposed act that will allow this sort of thing to be done. If we are to accept an amendment now to Clause 15(2) in the manner that has been suggested, then that arrangement would either have to go by the boards or this would have to be one of the classes of ships designated as not being subject to compulsory pilotage. We would not have the control over it that the clause now gives us of requiring that it have a person on board with a pilotage certificate.

Mr. McCleave: Another observation then, Mr. Macgillivray that you could add, say at the end of this sub-clause (2), "excepting cases where there are reciprocal arrangements". This is what Mr. Barnett was obviously getting at.

Mr. Barnett: That is right.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

[Interpretation]

serait intéressant de connaître vos commentaires sur ce point.

M. Macgillivray: D'après moi la même règle devrait s'appliquer que la personne soit canadienne ou d'une autre nationalité.

M. Deachman: Alors dans ce cas vous déclarez au Comité qu'un Canadien qui entre ou qui sort d'un port de mer six ou sept fois par an n'obtiendra pas un certificat. Est-ce bien là votre pensée, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Je pense qu'il est très difficile d'essayer de prévoir ce que fera l'autorité de pilotage locale.

M. Deachman: En d'autres termes, vous ne pouvez dire s'il s'agit de six ou sept fois.

M. Macgillivray: Non pas d'une façon aussi définitive, monsieur. Cela peut être différent dans des ports différents.

M. Deachman: Je trouve que toute cette question est plutôt embrouillée, monsieur le président.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, la question que je voudrais poser découle de la remarque de M. Macgillivray relative aux traversiers de l'Alaska, la situation était semblable je crois à l'entrée et à la sortie du port de Yarmouth. J'aimerais savoir si, dans ce cas qui ne met apparemment en cause que les États-Unis il y a un accord mutuel avec les États-Unis? En d'autres termes, si l'on utilise un transbordeur canadien, entre Vancouver et Seattle, un cas qui se présentait très souvent. Existe-t-il un accord mutuel avec les États-Unis en vertu duquel ils accorderaient aux capitaines de navires canadiens le même privilège dans les mêmes circonstances?

M. Macgillivray: Oui, pareil accord existe sur la Côte du Pacifique, à l'heure actuelle, pour les navires qui sont régulièrement en service, notamment les transbordeurs du CP. Il s'agit d'une entente officieuse conclue avec les pilotes du *Puget Sound*, et elle n'est appuyée par aucune disposition de la loi. Nous espérons que certaines dispositions, dans la loi proposée, permettront de faire ce genre de choses. Si nous devons maintenant accepter un amendement au paragraphe (2) de l'article 15 de la façon proposée, cet arrangement devrait alors être fait par les commissions ou ce devrait être une des catégories de navires désignée comme n'étant pas assujettie au pilotage obligatoire. Nous n'exercerions pas de contrôle de cette catégorie qui exige qu'une personne à bord détienne un certificat de pilotage.

M. McCleave: Une autre observation alors, monsieur Macgillivray, que vous pourriez ajouter, à la fin du paragraphe (2), «sauf dans les cas où il y a des accords mutuels». C'est ce à quoi M. Barnett en venait.

M. Barnett: C'est exact.

Le président: Monsieur Macgillivray.

[Texte]

Mr. Macgillivray: I did not realize this was the suggestion that Mr. Barnett was leading up to, that in the case of a country that grants reciprocal privileges, we could accept their certificates. It would mean a considerably different amendment from what we have received.

Mr. Barnett: Yes, I realize that if the amendment about adding the pilotage certificate in there were to be put in and then a new subclause which would limit it to those countries with whom we had a reciprocal arrangement—from what you have been saying earlier in response to Mr. Deachman—it would seem likely to me that it would apply only in our relationship with the United States. Certainly your reply left the way open that it could apply with Japan or perhaps on the Atlantic Coast with Britain or other European countries.

Mr. Macgillivray: Travelling between St. Pierre and Miquelon and Newfoundland and Nova Scotia. What would be required is an additional subclause. We would have to say in the amendment that has been proposed by Mr. Laflamme that except as provided in subclause (3), which would mean a new subclause, "no licence or certificate shall be issued to an applicant unless he is (a) and (b)." Then in the next subclause, we would say that there could be a reciprocal arrangement. The wording would have to be worked out.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Suppose now that there was an officer aboard a ship who has been working 10 years in the Great Lakes and his ship never required a pilot under the agreement and all of a sudden this same officer is working now on a foreign ship, say a Swedish ship or Norwegian or whatever it is, and this ship enters Canada, the lake system, should he not qualify, for a pilotage certificate if he passes all examination and he has a local knowledge of the Great Lakes? Because he is working on a ship other than an American ship, he would not qualify to receive such a certificate because of this amendment.

• 2045

Mr. Macgillivray: This raises a complication that I was not thinking of when I mentioned it could be drafted in the way that I have suggested. It should be noted too that in the cases of many countries, you have to be a citizen of that country to have a job on their ships.

The Chairman: Mr. Laflamme on a supplementary.

Mr. Laflamme: I would like to ask Mr. Macgillivray if there is any country in the world where there are pilot licences or pilotage certificates issued to foreigners?

Mr. Macgillivray: I do not know of any country that does it for pilot licences and this of course we are not proposing. As to pilotage certificates, the system we are proposing is unique and we cannot look to any other country for an example.

Mr. Laflamme: Is the word "reciprocity", when there has to be some, the essence of any exception that would have to be made for the qualification of the holder of a pilotage certificate?

24000—5½

[Interprétation]

M. Macgillivray: Je ne m'étais pas rendu compte que c'était ce que M. Barnett proposait, que dans le cas d'un pays qui accorde des privilèges mutuels, nous accepterions leurs certificats. Ce serait un amendement tout à fait différent de celui qu'on nous a proposé.

M. Barnett: Oui, je me rends compte que si l'amendement visant à ajouter le certificat de pilotage devait y être inséré et, ensuite, un nouveau paragraphe qui le limiterait aux pays avec lesquels il y a un accord réciproque, d'après ce que vous avez dit plus tôt en réponse à M. Deachman, il me semble que cela ne s'appliquerait que dans nos rapports avec les États-Unis. Certes, votre réponse permet que cela s'applique au Japon, ou peut-être sur la Côte de l'Atlantique, avec la Grande-Bretagne ou d'autres pays de l'Europe.

M. Macgillivray: Le service entre St-Pierre et Miquelon, Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Un autre paragraphe s'imposerait. Il faudrait établir, dans l'amendement proposé par M. Laflamme, que, sauf la disposition du paragraphe (3), ce qui signifierait un autre paragraphe, «aucun brevet ou certificat n'est attribué à un candidat à moins qu'il ne soit alinéa a) et alinéa b). Au paragraphe suivant, nous dirions qu'il pourrait y avoir un arrangement réciproque. Il faudrait en élaborer l'énoncé.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Supposons maintenant qu'il y ait un officier à bord d'un bateau qui a navigué pendant dix ans sur les Grands Lacs, et que son bateau n'a jamais eu besoin d'un pilote en vertu de l'accord et, soudainement, ce même officier est maintenant de service sur un navire étranger, mettons, un navire suédois ou norvégien, et que ce navire entre dans un port canadien, le réseau des Grands Lacs, n'obtiendrait-il pas un certificat de pilotage, s'il subissait tous les examens et possédait une connaissance des Grands Lacs? Parce qu'il travaille sur un navire autre qu'un navire américain, il ne pourrait recevoir pareil certificat, à cause de cet amendement.

M. Macgillivray: Cela soulève une complication à laquelle je n'avais pas songé lorsque j'ai dit qu'il pouvait être rédigé de la façon dont je l'avais proposé. Il est à remarquer aussi que dans certains cas dans plusieurs pays il faut être citoyen de ce pays pour travailler à bord de leurs navires.

Le président: Monsieur Laflamme une question complémentaire.

M. Laflamme: J'aimerais demander à M. Macgillivray si il y a un pays dans le monde où on livre des permis de pilotage ou des certificats de pilotage à des étrangers?

M. Macgillivray: Je ne le sais pas et cela ne fait pas partie de ma proposition. En ce qui concerne les certificats de pilotage le système que nous proposons est unique au monde mais par conséquent nous n'avons aucun pays comme exemple.

M. Laflamme: Est-ce que le terme «réciprocité» lorsqu'il doit y en avoir, est un principe d'exception qui doit être fait pour la qualification d'un détenteur de certificat de pilotage?

[Text]

Mr. Macgillivray: Actually, sir, I think I have placed the arguments. I have said what the Royal Commission has said and I have said what my own inclination is. However, we are in the hands of the Committee. I do not think we can say that this is government policy that would be overruled if the Committee decides to restrict the pilotage certificates to Canadians and landed immigrants.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, after listening to the argument from a number of my colleagues and listening to the witnesses, when the motion is put, I am going to vote in favour of the clause as it is and for the following reasons. In the final analysis, if you are going to have this kind of a bill which decentralizes pilotage into regional authorities, you must vest confidence in the authorities to handle the situation as they see it in their own region.

I am further influenced by the fact that the authority, the local board, in issuing these certificates must make judgments regarding equally the competence of pilots and the competence of holders of pilotage certificates. If we are to have any confidence in the authorities, I think we have to have confidence in their judgments to arrive at correct decisions as to who is capable of piloting a vessel. Really we have to come away from the idea of thinking that we can say that frequency of entry in and out of a port is a governing factor and so on. It is going to have to be a matter for their good judgment in many ways.

There is a final point that influences me here. When we involve ourselves in considering a bill about pilotage, we are talking at the same time about the commerce of Canada. We should be thinking in terms of a bill which makes entry of vessels into a port and out of a port as easy as possible commensurate with safety. It is the free and safe flow of commerce that we are talking about here and that is why we want a good pilotage system. We should attempt to think internationally when we think in that way. I am going to vote for the clause as I see it here without amendment.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Deachman talks about a good pilotage system. I am all in favour of that but I am still not sold on these certificates. I would just like to ask a couple of questions without trying to pin Mr. Macgillivray down. You mentioned two examples—in Alaska and the Swedish ship down east—of cases where you think there will be certificates required. Undoubtedly then you have in your mind pretty well examples now where there will be pilots with certificates involved, as things now stand. May I ask you if there are cases now where there are no pilots required on these vessels?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Bell: I am speaking generally.

Mr. Macgillivray: The CPR ferries going to Puget Sound; the Alaska ferries, all except one of them which is not under American flag, which call at Prince Rupert; I mentioned Yarmouth—although it is not a pilotage

[Interpretation]

M. Macgillivray: Je crois que j'ai exposé les arguments. J'ai dit ce que la Commission royale avait dit et j'ai dit ce que je préférerais moi-même. Cependant, nous sommes à la merci du Comité. Je ne crois pas que nous puissions dire que c'est une politique gouvernementale à laquelle nous passerions outre si le Comité décidait de restreindre les certificats de pilotage aux Canadiens et aux émigrés reçus.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, après avoir entendu les arguments de certains de mes collègues et d'avoir entendu les témoins lorsque la motion sera mise aux voix je voterai en faveur pour les raisons suivantes. En fin de compte, si vous êtes pour adopter ce genre de bill qui décentralise le pilotage en faveur des autorités régionales, vous devez faire confiance aux autorités pour faire face à des situations à leur façon.

De plus, je suis impressionné par le fait que les autorités, le conseil local, en livrant ces certificats doit tenir compte de la compétence des pilotes et de la compétence des détenteurs de certificats de pilotage. Si nous devons faire confiance aux autorités nous devons faire confiance à leur jugement et à leurs décisions à savoir qui est compétent pour piloter un navire. Nous devons oublier ce principe que la fréquence d'entrées ou de sorties d'un port est un facteur déterminant. Dans bien des cas ce sera une question de jugement.

Il y a un autre point qui m'impressionne beaucoup. Lorsque nous nous mêlons d'étudier un bill sur le pilotage nous traitons en même temps du commerce du Canada. Nous devons songer à une loi qui rende les entrées et les sorties d'un navire d'un port aussi faciles que possible tout en songeant à la sécurité. Il s'agit du mouvement libre et sûr du commerce et voilà pourquoi nous avons besoin d'un bon système de pilotage. Il nous faut voir la chose sur le plan international. Je voterai en faveur de l'article sans amendement.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur Deachman parle d'un bon système de pilotage. Je suis d'accord sur ce point mais je ne suis pas tout à fait d'accord sur le certificat. J'aimerais poser quelques questions sans viser M. Macgillivray. Vous avez cité deux exemples l'un en Alaska et l'autre d'un navire suédois dans l'est, il s'agit de cas où des certificats seront nécessaires. Sans doute il vous vient à l'esprit des exemples où il faudra des pilotes avec certificat. Pourriez-vous me dire s'il y a des cas où l'on n'exige pas de pilotes sur ces vaisseaux?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Bell: Je parle en général.

M. Macgillivray: Il y a entre autres les traversiers du Canadien Pacifique qui se rendent à Puget Sound, les traversiers de l'Alaska, tous sauf un qui arbore le drapeau américain, et qui se rend à Prince Rupert. J'ai parlé

[Texte]

district at this present time and nobody takes pilots there—if it should become a compulsory pilotage area.

Mr. Bell: Then you have emphasized fully, from a commission report and what your thinking is on the act, that the emphasis is on safety. So you are really not arguing that the pilots have not done the job well; it is just that there is nobody on and you feel that a pilot with a certificate would suffice.

Mr. Macgillivray: An officer of a ship with a certificate. I do not like calling him a pilot.

Mr. Bell: To carry my thinking further, what would be wrong with requiring fully licensed pilots in these instances? Where would the extra cost or difficulty come in? We already have admitted there are no pilots on board now, we have already said that there is no argument from a safety standpoint, so what would be wrong now with requiring in these vessels, which you now think from a safety standpoint have to have someone aboard, fully licensed pilots instead of pilots with certificates?

Mr. Macgillivray: I think the ships that are now operating in this way are manned with people who are competent to do the operation that they are doing and therefore I would expect that they would be able to get to qualify, on the grounds of local knowledge and skill, for a pilotage certificate. Therefore they would continue operating as they are now and they would not need to take a pilot. But if we make the amendment that is called for then they would have to take a pilot.

Mr. Bell: We might as well come out and say that it is a matter of cost really.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Bell: That is what we are dealing with?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. The amendment that is proposed does not decrease safety at all; I do not think it increases it either, but it is likely to increase cost.

Mr. Bell: I just do not know where we sit on these amendments. I do not think I am in favour of it at the moment. But if we do go for pilots with certificates I wonder how we can ever restrict them. Some of these amendments are possibly better than nothing but the worry is that they are going to go willy-nilly onto all vessels that come in and out with the certificates. There are no restrictions really, is there?

Mr. Macgillivray: They would have to be regular members of the crew of those vessels. They would not be people who boarded them for the purpose of piloting. They would be the regular officers of the ship.

The Chairman: I think, gentlemen, we could talk all night on that.

• 2055

Mr. Bell: All right, Mr. Chairman, may I just make my point? I really think we should explore some way of restricting either by this method or by some method, the pilot certificate method because I think it is going to have

[Interprétation]

de la région de Yarmouth, quoi qu'il ne s'agisse pas d'un secteur où le pilotage est nécessaire à l'heure actuelle. Cette région peut devenir une région de pilotage obligatoire.

M. Bell: A partir du rapport d'une commission, vous avez dit qu'on avait insisté sur la sécurité. Vous nous dites pas que les pilotes n'ont pas dû faire leur travail; il n'y a personne à bord et vous croyez qu'un pilote possédant un certificat suffirait.

M. Macgillivray: Un officier d'un bateau avec un certificat. Je n'aime pas l'appeler un pilote.

M. Bell: Pour aller plus loin, quelles seraient les difficultés d'exiger des pilotes brevetés dans ces conditions? Vous reviendrez alors au coût supplémentaire ou la difficulté? Nous avons déjà admis qu'il n'y a pas de pilote à bord maintenant, que l'on ne peut pas invoquer une raison de sécurité, alors pourquoi faudrait-il qu'il y ait à bord un pilote breveté au lieu d'un pilote possédant un certificat?

M. Macgillivray: Je crois que les bateaux qui naviguent ont un équipage dont les membres sont compétents, mais j'espère que leurs connaissances de la navigation régionale seront suffisantes pour obtenir un certificat de pilotage. Cependant, ils pourraient continuer à naviguer comme ils le font maintenant et ils n'auraient pas besoin de prendre un pilote. Mais si nous acceptons cet amendement, ils devraient prendre un pilote.

M. Bell: Nous pourrions dire qu'il s'agit que de coût.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Bell: C'est ce dont nous parlons?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. L'amendement proposé ne diminue pas la sécurité du tout, et je ne crois pas qu'il l'augmente, mais le coût, lui, augmentera.

M. Bell: Je ne crois pas que je suis en faveur de cet amendement à l'heure actuelle. Si nous acceptons qu'il y ait des pilotes possédant des certificats, je me demande comment nous pouvons en restreindre le nombre. Quelques-uns de ces amendements sont probablement meilleurs que rien, mais il y aura certainement un va-et-vient sur tous les vaisseaux qui entrent et qui sortent. Y a-t-il des restrictions?

M. Macgillivray: Les pilotes possédant des certificats devront être des membres réguliers de l'équipage de ces vaisseaux. Ce ne seront pas des personnes qui seront montées à bord dans le but exprès de piloter. Il s'agira alors des officiers réguliers du navire.

Le président: Je crois, messieurs, que nous pourrions en parler toute la nuit.

M. Bell: Fort bien, monsieur le président puis-je terminer? Nous devrions je crois étudier quelques méthodes d'apporter des restrictions soient par la présente méthode ou par une méthode quelconque, à la méthode du certifi-

[Text]

a disastrous effect on our recruitment of pilots and everything that goes with it. You have said it is really not policy and if you can give me any encouragement, as I said before supper about this, perhaps I will not be so worried. But I think these ships that regularly come into our ports will gradually start to get their own crew in as pilots with certificates.

We know Russian ships are now coming into the East Coast on a 30- and 40-trip basis a year. Where does this leave you? This amendment restricts it a bit but it certainly does not deal with the problem as I see it.

The Chairman: Gentlemen, we have an amendment here. I think we had a fairly good talk on the subject and we will take the vote. It is moved by Mr. McCleave.

That Clause 15 (2) be amended by deleting line 23 on page 11 and substituting therefor:

"no licence or pilotage certificate shall be issued to an"

Amendment negatived.

Clause 15 (2) agreed to.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, to save time, I have similar amendments on subclauses (3) and (4).

The Chairman: Do you want to leave the same amendments.

Mr. McCleave: No, to save time I will accept that verdict applying to the two subsequent ones.

Clause 15 (3) agreed to.

Mr. McCleave: With regard to subclause (4) the pilots have asked for the addition of these words at the end thereof "and any such district as established as a compulsory pilotage area for the purposes of this act" and I wondered what the answer of the officials was to that request.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: If this went into the bill it would be a direction by an establishment of compulsory pilotage areas by Parliament whereas we have felt that this is a thing that is best done by the regional pilotage authorities with local knowledge. And this would just be taking away from them a discretion that I think they must have.

Mr. McCleave: All right.

Clause 15 (4) agreed to.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I think you are going a bit fast on this. I would like to ask Mr. Macgillivray some questions about this subclause.

I think there was earlier discussion regarding the establishment of the schedule for the compulsory pilotage areas and I would like to have some indication as to where in this bill we will establish the compulsory pilotage areas. In the briefs that were presented to us it was

[Interpretation]

cat de pilotage parce qu'il entraînera à mon avis des effets désastreux sur le recrutement des pilotes et tout ce qui s'y rattache. Vous avez dit qu'il ne s'agissait pas là d'une politique et si vous pouviez me dire quelques paroles encourageantes, comme je l'ai dit à ce sujet avant de souper, peut-être que je ne serais pas aussi inquiet. Mais je crois que ces navires qui pénètrent régulièrement dans nos ports commenceront progressivement à se servir de leurs équipages au titre de pilotes munis de certificats.

Nous savons que les navires russes visitent la côte est à raison de 30 à 40 fois par année. Où tout cela vous amène-t-il? Le présent amendement restreint un peu la chose mais il ne traite sûrement pas du problème, à mon avis.

Le président: Messieurs, nous avons ici un amendement. Nous avons assez bien discuté la question et nous allons passer au vote. Il est proposé par M. McCleave.

Que l'article 15 (2) soit amendé par la suppression de la ligne 23 à la page 11 à quoi fera subsituer:

«aucune licence ou certificat de pilotage ne sera délivré à un...

L'amendement est rejeté.

La clause 15 (2) est adoptée.

M. McCleave: Monsieur le président, disons, pour épargner du temps, que j'ai des amendements semblables à vous proposer pour les paragraphes (3) et (4).

Le président: Voulez-vous laisser les mêmes amendements.

M. McCleave: Non, pour hâter les choses, j'accepterai ce jugement quand à ce qui est des deux suivants.

L'article 15 (3) est adopté.

M. McCleave: Au sujet du paragraphe (4) les pilotes ont demandé d'ajouter ces mots à la fin «et tout district établi au titre de région de pilotage obligatoire aux fins de la présente loi et je me demande ce que les fonctionnaires supérieurs ont répondu à ce sujet.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Si ces mots étaient incorporés au bill, il s'agirait d'une direction par l'établissement de régions de pilotage obligatoire par le parlement tandis que nous avons trouvé qu'il s'agit là d'une mesure au sujet de laquelle il convient mieux de s'en remettre aux autorités de pilotage régional qui connaissent la localité. Et ce serait leur soustraire l'exercice d'une discrétion, qui, à mon avis, leur revient.

M. McCleave: Très bien.

L'article 15 (4) est adopté.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, vous allez je crois un peu vite. J'aimerais poser quelques questions à M. Macgillivray au sujet de ce paragraphe.

Nous avons je crois discuté plus tôt de l'établissement de la liste des régions de pilotage obligatoire et j'aimerais que l'on me donne une idée de où dans ce bill nous établirions ces régions de pilotage obligatoire. Dans les mémoires qui nous ont été présentés, on a dit qu'il serait

[Texte]

expressed that it would be much more important to define them in the bill and not leave to the local authorities the power to alter areas established by the bill. I would like to know just why it would not be appropriate perhaps in this clause or in another one to have the compulsory areas defined.

Mr. Rock: They are defined here in this schedule, on page 27.

Mr. Macgillivray: The establishment of compulsory areas is found in Clause 14, (1) (a) under which a regional pilotage authority is empowered to establish compulsory pilotage areas. In Clause 42 (g) the Governor in Council has the power to establish a compulsory pilotage area in case a regional authority fails to do so. It was felt that this was important enough a matter in today's circumstances for the Governor in Council to be able to order an area to be compulsory if the regional authority failed to do so and if the Governor in Council felt it was in the national interest to do so.

• 2100

In answer to your question, those are the provisions in the bill for the establishment of compulsory pilotage areas, and we think it would be an unfortunate subtraction of the powers of the pilotage authorities if by this bill all present compulsory payment areas were declared to be compulsory pilotage areas.

On subclause (5)—*Term*.

Mr. Macgillivray: In answer to a representation made to us that there was some confusion as between the various clauses of the bill where we talk about a pilotage certificate being valid or ceasing to be valid, etc. and in this clause we speak of it as remaining in force, we are prepared to suggest that instead of saying that a pilotage certificate remains in force we would say that the pilotage certificate or licence continues to be valid.

The Chairman: Do you have the amendment?

Mr. Macgillivray: I am afraid I only have it in one language, sir.

Mr. Duquet: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 7 on page 12 and substituting the following:

continues to be valid while the licensed pilot

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I would like to speak a bit on this amendment. I think it clarifies the situation but there is still the questions I already asked Mr. Macgillivray regarding the compulsory areas being established in this proposed act. By subclause (5) we will have the continuation of licences but no place to exercise them.

Mr. Macgillivray: Yes, sir, there would be no place to exercise them if the regional pilotage authority does not declare any part of the former district to be a compulsory pilotage area.

Mr. Laflamme: But how will the period between the establishment of the authority be covered?

[Interprétation]

plus important de les définir dans le bill et de ne pas conférer aux autorités régionales le pouvoir de modifier les régions établie en vertu du bill. J'aimerais savoir pourquoi il ne conviendrait pas de définir les régions de pilotage obligatoire soient dans cet article soient dans un autre.

M. Rock: Ils sont définis dans cette liste, à la page 27.

M. Macgillivray: L'établissement de régions de pilotage obligatoire se trouvent à l'article 14 (1) (a), en vertu duquel une autorité de pilotage régional est autorisée à établir des régions de pilotage obligatoire. Dans l'article 42 (g) le gouverneur en conseil est autorisé à établir une région de pilotage obligatoire dans le cas où l'autorité régionale manquerait de le faire. Vu les circonstances actuelles, il est donc important que le gouverneur en conseil puisse décréter qu'une région soit obligatoire si l'administration régionale ne l'a pas fait et que celui-ci juge qu'il y va de l'intérêt national.

Voilà les dispositions du bill relatives aux régions où le pilotage est obligatoire, et il serait frustrant pour l'administration du pilotage que toutes les régions où le pilotage est présentement obligatoire et payable soient déclarées régions à pilotage obligatoire par le bill.

Au paragraphe (5)—*Durée*

M. Macgillivray: On nous a dit qu'il y avait confusion au sujet des diverses dispositions du bill où nous parlons de certificats de pilotage valides ou non, etc; au lieu de dire qu'un certificat de pilotage demeurera valide, nous sommes disposés à dire que le certificat continue d'être valide.

Le président: Avez-vous l'amendement?

M. Macgillivray: Je ne l'ai malheureusement pas dans les deux langues.

M. Duquet: Je propose que le bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 6 à la page 12 et son remplacement par ce qui suit:

continue d'être valide alors que le pilote licencié

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: C'est amendement clarifie la situation mais les questions que j'ai posées à M. Macgillivray subsistent toujours; le paragraphe 5 permet la continuation des permis, mais ne prévoit aucun endroit où les appliquer.

M. Macgillivray: Ce sera le cas si l'administration du pilotage ne déclare aucune région secteur à pilotage obligatoire.

M. Laflamme: Et comment le délai serait-il couvert?

[Text]

Mr. Macgillivray: We are expecting that the pilotage authorities will be appointed and will prepare their regulations, including the designation of compulsory pilotage areas, and have them ready to be brought into force on the same day that the pilotage authority becomes effective.

Mr. Laflamme: The same day as the coming into force of this proposed act?

Mr. Macgillivray: Excepting that there is provision that the existing by-laws of pilotage authorities will remain in force until such time as they are superseded, or for one year, whichever is the lesser.

• 2105

Mr. Barnett: I wonder if this subclause with the proposed amendment could be quickly related to the parts of the bill that have to do with providing the qualifications. I cannot quite understand why this subclause is necessary, in a way. Is this for greater certainty.

Mr. Macgillivray: No, I do not think it is even for that, sir. Some pilots have had licences for 20, 25 or 30 years, since the date they were issued, and it was so that those licences would continue and be the licences of those pilots until they finally retired. They have already proven their competence as pilots in those waters and if any part of what is now a pilotage district where they are piloting should be proclaimed as a compulsory pilotage area then they are competent to continue to exercise the privileges of that licence and we think they should continue to.

Mr. Barnett: Then the main purpose of this is to confirm the positions of the people who now hold licences.

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Barnett: Thank you.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Macgillivray, could I ask you another question? What is going to happen to actual pilots licensed under the Canada Shipping Act who exercise their duty in areas or districts where there will not be any compulsory areas declared?

Mr. Macgillivray: Under the bill, as it stands, there is no prohibition against any person exercising the profession of pilot in any area that is not proclaimed as a compulsory pilotage area.

Mr. Laflamme: I am sorry, maybe I am tired, but would you repeat that?

Mr. Macgillivray: If a pilot who retains his existing licence by reason of this subclause wishes to use it in some waters where it now applies and if those waters are not designated as a compulsory pilotage area then he may continue to use it. But so may anyone else, even without a licence, pilot in those waters if they are not declared as compulsory pilotage waters.

[Interpretation]

M. Macgillivray: Les autorités du pilotage seront nommées et prépareront leurs règlements, y compris la désignation des régions obligatoires, et pourront les appliquer le jour où elles entreranno en fonctions.

M. Laflamme: Le jour même de l'entrée en vigueur de la présente loi?

M. Macgillivray: Les règlements actuels des autorités du pilotage demeureront cependant en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient remplacés, ou durant un an.

M. Barnett: Je me demande si ce paragraphe avec l'amendement proposé pourrait être rallié rapidement aux autres parties du bill qui touchent la provision des qualités. Je ne puis très bien comprendre pourquoi ce paragraphe est nécessaire, de toute façon est-ce pour obtenir une plus grande certitude?

M. Macgillivray: Non, je ne crois pas que ce soit même pour ça, monsieur. Certains pilotes ont leur licence depuis 20, 25 ou 30 ans, depuis la date de leur émission, et il en est ainsi que ces licences continueraient et seraient les licences des pilotes jusqu'à leur retraite. Ils avaient déjà prouvé leur compétence comme pilote dans ces eaux et si toute partie de ce qui est maintenant un district de pilotage où ils pilotaient était proclamée une région de pilotage obligatoire ils seraient alors compétents de continuer à exercer les privilèges de cette licence et nous croyons qu'ils devraient continuer à le faire.

M. Barnett: Alors le but principal de ceci est de confirmer la position de ces gens qui détiennent maintenant une licence.

M. Macgillivray: Oui.

M. Barnett: Merci.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur Macgillivray, puis-je vous demander une autre question? Qu'est-ce qui arrivera aux pilotes présentement licenciés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada qui exercent leurs fonctions dans des régions ou des districts où il n'y aura pas de région déclarée obligatoire?

M. Macgillivray: En vertu du bill, sous sa présente forme, il n'y a aucun empêchement pour une personne d'exercer sa profession de pilote dans toute région qui n'est pas proclamée une région de pilotage obligatoire.

M. Laflamme: Je m'excuse, je suis peut-être fatigué, mais pourriez-vous répéter cela?

M. Macgillivray: Si un pilote retient sa présente licence en vertu de ce paragraphe désire l'utiliser dans certaines eaux où elle s'applique présentement et si ces eaux ne sont pas désignées comme une région de pilotage obligatoire alors il peut continuer à l'utiliser. Mais afin que personne d'autre, même sans licence, pilote dans ces eaux si elles ne sont pas déclarées des eaux de pilotage obligatoires.

[Texte]

Mr. Laflamme: So it means that he has no more protection than what the Supreme Court already has considered his vested rights.

Mr. Macgillivray: He still has the right to pilot but he does not have the right to protection from other people competing with him.

Mr. Laflamme: I mean the authority may hire anyone.

Mr. Macgillivray: The authority may only hire a person who holds a licence, if they want to employ him as a pilot.

Mr. Laflamme: There is no need to license if there is no compulsory pilotage area.

Mr. Macgillivray: That is true, sir.

Mr. Laflamme: So it means that he becomes unemployed.

Mr. Macgillivray: I am not sure whether I am answering your question, sir, but the point is that if it is not a compulsory pilotage area then the pilotage authority is not involved.

• 2110

Mr. Laflamme: What is going to happen to pilots already licensed under the Canada Shipping Act to exercise their function in actual compulsory areas where these same areas will not be compulsory, will not become compulsory areas by the establishment of the new authority?

Mr. Macgillivray: I suppose it is the same thing that happens whenever or if ever the law is changed to take away a requirement for a licence. The people who hold them just no longer need them.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, for clarification—and this may get us a little closer to clarifying the point—when the new authorities are established and when those authorities then designate the compulsory areas within their regions, do you envisage that the system will have so changed as a result of giving them that authority that we will now find quite a group of pilots who will be out of jobs and who will no longer be needed? Or are the compulsory areas going to be just about those same areas as we are now looking at where pilots are required?

Mr. Macgillivray: My best guess is that for the most part, the regional pilotage authorities will be inclined to proclaim as compulsory pilotage areas those areas where pilots are non licensed. However, it should be pointed out that the Royal Commission itself said that the area from Quebec City down the river to Les Escoumins, where we now have compulsory payment pilotage dues, should not be a compulsory district. However, that recommendation was made, for instance, before the *Arrow* thing and I think there are different considerations now on this question of where pilotage should be compulsory.

[Interprétation]

M. Laflamme: Donc ceci veut dire qu'il n'a pas plus de protection que la Cour suprême l'a déjà considéré comme ses droits acquis.

M. Macgillivray: Il a encore le droit de piloter mais il n'a pas le droit de la protection d'autres personnes en concurrence avec lui.

M. Laflamme: Je veux dire que les autorités peuvent engager n'importe qui.

M. Macgillivray: Les autorités ne peuvent engager une personne qui détient une licence, s'ils veulent l'employer comme pilote.

M. Laflamme: Il n'y a aucun besoin de licence s'il n'y a pas de région obligatoire de pilotage.

M. Macgillivray: C'est exact, monsieur.

M. Laflamme: Alors ceci veut dire qu'il devient un chômeur.

M. Macgillivray: Je ne suis pas sûr si je réponds à votre question, monsieur, mais le point est que si la région n'est pas une région de pilotage obligatoire alors l'autorité de pilotage n'est pas intéressée.

M. Laflamme: Que va-t-il arriver aux pilotes qui ont déjà un permis aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada pour exercer leurs fonctions dans les zones obligatoires lorsque ces mêmes secteurs ne deviendront pas des secteurs obligatoires du fait de l'établissement de la nouvelle autorité.

M. Macgillivray: Il se produira je pense la même chose qu'il arrive lorsque la loi est modifiée pour supprimer une condition d'obtention d'un permis. Les personnes qui les détiennent n'en ont simplement plus besoin.

M. Deachman: Monsieur le président, pour rendre les choses plus claires et cela me permettra d'éclaircir un peu la chose lorsque les nouvelles autorités sont établies et lorsque ces autorités désignent alors les zones obligatoires dans la limite de leur région, pensez-vous que le système aura tellement changé du fait de leur avoir donné cette autorité que nous nous trouverons maintenant devant un nombre important de pilotes qui auront perdu leur emploi et qui auront perdu toute leur utilité? Ou bien est-ce que les zones obligatoires seront à peu près les mêmes que les zones actuelles où les pilotes sont requis?

M. Macgillivray: Je pourrais penser que pour la plupart des autorités régionales de pilotage seront inclinées à proclamer comme zone de pilotage obligatoire les zones où les pilotes détiennent actuellement des permis. Cependant nous devons souligner que la Commission royale elle-même a déclaré que pour le secteur qui va de la ville de Québec en descendant le fleuve jusqu'aux Escoumins, où nous avons maintenant des redevances de pilotage obligatoire, ne devrait pas constituer un district obligatoire. Cependant, cette recommandation a été faite par exemple avant l'accident du *Arrow* et je crois qu'il y a différentes considérations maintenant sur la question de savoir si le pilotage devrait être obligatoire.

[Text]

Mr. Deachman: In other words, our growing nervousness about protecting the ecology is rather shifting the ground back from the position taken by the Royal Commission?

Mr. Macgillivray: I certainly detect that sort of an attitude in the members of the public who testified before the Committee on Bill C-2.

Mr. Deachman: In other words, the trend is not to abandon pilotage districts but to retain them or indeed increase them?

Mr. Macgillivray: I have certainly no doubt that they will be increased. For instance, we fairly recently extended the pilotage districts in Cape Breton to include Chedabucto Bay.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Some hon. Members: No.

M. Laflamme: Monsieur le président, je voudrais référer le témoin, M. Macgillivray à une décision de la Cour suprême dans la cause Maheux où il a été dit et je voudrais citer, pour que les membres du Comité soient bien au courant de l'implication de l'application de cette section concernant les droits existants des pilotes. On dit ici lorsqu'on examine les textes et c'est la Cour suprême qui parle, aucun des législateurs n'a ainsi voulu que tout règlement fut subordonné. On y trouve des articles qui ont pour effet de donner à tout pilote breveté un droit acquis permanent. En effet, l'article 333 décrète que tout pilote qui a reçu un brevet peut le garder en vertu et sous réserve des dispositions de la présente partie, et ainsi de suite. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, les droits de pilotage ont été émis et exercés pendant des années. Si en vertu de l'établissement de l'autorité, les articles en vertu desquels les pilotes exercent leurs fonctions aujourd'hui, ne sont pas déclarés zones obligatoire, les gens alors se trouvent sans emploi, et s'ils ont exercé la fonction de pilote pendant 15 ou 20 ans, leur compétence devient inutile.

• 2115

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Je ne sais pas si le témoin se préparait à répondre, mais j'aurais une observation à faire.

Dans le jugement qui vient d'être cité par M. Laflamme, je crois que l'intention était de protéger les droits acquis des pilotes, au point de vue des brevets et non de délimiter la zone où ils pouvaient exercer leur droit de pilotage. Si telle est l'intention du jugement, à ce moment-là, il faudrait que tous les règlements qui pourraient être adoptés par les nouvelles commissions deviennent *ultra vires*. J'aimerais savoir si c'est la même interprétation que mon collègue donne au jugement Maheux qu'il a cité tout à l'heure.

M. Laflamme: C'est-à-dire que...

The Chairman: Would you like to answer this question, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: I am finding it rather difficult, sir, to interpret the judgment on this short notice and without

[Interpretation]

M. Deachman: En d'autres termes, notre préoccupation croissante sur la protection de l'écologie nous fait revenir sur l'attitude adoptée par la Commission royale?

M. Macgillivray: Je découvre certainement ce genre d'attitudes dans les témoignages publics devant le comité sur le Bill C-2.

M. Deachman: En d'autres termes, la tendance n'est pas vers l'abandon des districts de pilotage mais plutôt un désir de les conserver et même de les accroître.

M. Macgillivray: Je ne doute nullement qu'ils seront accrus. Ainsi tout récemment nous avons élargi les districts de pilotage à Cap Breton pour inclure Chedabucto Bay.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Non.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I would like to refer the witness, Mr. Macgillivray, to a ruling of the Supreme Court in the Maheux case when it was declared, and I want to quote because I want that the Committee members know all about the application of the section dealing with pilots actual rights. It is said there when you are looking in the text and it is the Supreme Court who speaks, that no one of the legislators has wanted to subordinate every regulation. You find some sections which, in fact, give to each licensed pilot a permanently acquired right. In fact, section 333 orders that every pilot who has received a permit can keep it under and under condition of the dispositions of the present part, etc... Under the Canada Shipping Act, the pilotage rights have been issued and used for years. If under the establishment of jurisdiction, the sections under which the pilots are in functions today, are not designated as compulsory areas, those people are simply without job, and they were pilot for 15 or 20 years, their qualifications is useless.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I do not know whether the witness was about to answer, but I would like to make a comment.

In the judgment which Mr. Laflamme referred to, I think it was intended to protect pilots entrenched rights, in terms of licenses and not to determine the area where they could use their pilotage right. If it is so then, all rules that could be passed by new boards should become *ultra vires*. I would like to know whether it is the same interpretation that my colleague gives to Maheux judgment that he referred to earlier.

Mr. Laflamme: That is to say that...

Le président: Aimeriez-vous répondre à cette question, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Je trouve plutôt difficile, monsieur, d'interpréter le jugement sur ce court avis et sans le lire.

[Texte]

reading it. Mr. Laflamme referred to a section in the Canada Shipping Act which will be revoked by this bill and I am not sure whether that would change the effect of the judgment. But my understanding is that the court has said that the licence does entitle the pilot to pilot. If we fail to designate the waters as compulsory pilotage waters I do not see that we are interfering with his right to pilot.

At the moment there is no compulsory pilotage excepting in three small areas in the narrow waters of the Great Lakes system. In the other areas the ships are not compelled to take pilots, they are merely compelled to pay the pilotage dues whether or not they take one. I do not know whether or not I have answered your question at all, sir.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Macgillivray, Mr. Chairman, I believe you have covered the point that I raised. I was specifically asking whether or not the judgment that was cited was protecting the rights of the pilots to pilot a ship and at no specific attachment to the zone or the compulsory zones. This is why I raised this particular question. If we interpret this ruling as being applied to the zone rather than to the pilot as an individual then this proposed legislation would be actually contravening the judgment that was rendered.

The Chairman: Mr. Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, il n'y a aucun doute que le Parlement peut légiférer pour révoquer une loi adoptée par le même Parlement.

Monsieur le président, il est 21h20 et l'article 5 a des implications considérables sur les zones de pilotage des districts de Québec et de Montréal prévues par les articles 322 et 323 de la Loi sur la marine marchande du Canada et personnellement, je voudrais que cet article soit réservé jusqu'à jeudi, de façon à ce que je puisse me faire une meilleure idée de toutes les implications de la latitude qui y est accordée.

• 2120

Le président: Alors nous devrions suspendre l'amendement qui a été proposé par le gouvernement, ainsi que l'article 5.

Is the Committee agreed to suspend Clause 5 and also the amendment?

M. Forget: S'agit-il de l'article 5 ou 4?

Une voix: L'article 4 a été adopté.

Mr. Bell: Mr. Chairman, may I ask a question arising out of something...

The Chairman: Just a minute. I will ask the Committee if they agree to suspend. Is it agreed?

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, to consider Clause 5, while there is a complete relation between Clauses 5 and 4, I think the Committee should decide to stand or to have a right of review of Clause 4.

The Chairman: To review Clauses 4 and 5.

Mr. Laflamme: Clauses 4 and 5.

[Interprétation]

M. Laflamme citait un article de la Loi sur la marine marchande du Canada qui sera révoquée par ce bill, et je ne suis pas sûr que cela puisse changer l'effet du jugement. Mais je crois comprendre que le tribunal a dit que le brevet ne donne pas droit au pilote de piloter. Si nous ne désignons pas les eaux comme étant des eaux au pilotage obligatoire, je ne vois pas que nous nous opposions à son droit de piloter.

Dès qu'il n'y a pas de pilotage obligatoire, sauf dans trois petites zones, dans les eaux étroites du réseau des Grand lacs. Dans les autres zones, les navires ne sont tenus que de payer les frais de pilotage, qu'ils s'en servent ou non. J'ignore si j'ai répondu à votre question, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudeau: Monsieur Macgillivray, monsieur le président, je pense que vous avez répondu à la question que j'ai posée. Je demandais précisément si, oui ou non, le jugement qui était mentionné protégeait les droits des pilotes de piloter un navire et ne se rattachait pas à la zone ou aux zones obligatoires. C'est la raison pour laquelle j'ai soulevé cette question. Si nous interprétons ce règlement comme s'appliquant à la zone, plutôt qu'au pilote, en tant que particulier, la loi proposée contreviendrait alors effectivement au jugement qui a été rendu.

Le président: Monsieur Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, there is no doubt that the Parliament can legislate to revoke an act that it voted.

Mr. Chairman, it is 21:20 and section 5 has substantial implications on Quebec and Montreal districts pilotage areas under sections 322 and 323 of Canada Shipping Act and I would like personally that that section stands until Thursday so that I can have a better idea of all the implications of the scope that is given.

The Chairman: Then we should suspend the government moved amendment, and the section 5 equally.

Est-ce que le Comité est d'accord pour suspendre l'article 5 et l'amendement aussi?

Mr. Forget: It is about the section 5 or 4?

An hon. Member: Section 4 was carried.

M. Bell: Monsieur le président, puis-je poser une question qui a trait à...

Le président: Une minute s'il vous plaît. Je demande au Comité s'il désire suspendre. Acceptez-vous?

M. Laflamme: Monsieur le président, pour considérer l'article 5, puisqu'il y a une relation entière entre les articles 5 et 4, je pense que le Comité devrait décider d'en rester là ou d'avoir le droit de revoir l'article 4.

Le président: De revoir les articles 4 et 5.

M. Laflamme: Les articles 4 et 5.

[Text]

The Chairman: To stand Clauses 4 and 5. But Clause 4 was already adopted.

Mr. Duquet: So was Clause 5.

The Chairman: So was Clause 5.

Mr. Laflamme: No, please.

Mr. Deachman: If we change Clauses 4 and 5 we are going to have to go back to Clause 4 anyway, so we might as well stand the two of them and get on with the bill.

Clauses 4 and 5 allowed to stand.

On Clause 6—

Mr. Bell: Mr. Chairman, as Mr. Macgillivray said, I suppose this is philosophizing, but Mr. Deachman asked you about this worry about ecology and you mentioned that there are some areas that are now being brought under compulsory pilotage and we all suspect that it may be a fear of ecology. May I ask if it is generally tankers on regular runs, and this type of thing, that is in our minds and if there is an increase, as you suggested, in compulsory pilotage areas, then do you not foresee that this would be where your pilots with certificates would come in rather than the regular licensed pilot?

Mr. Macgillivray: No, I do not really think so, sir. I do not think there is any more likelihood of running into the pilotage certificate holders there than in any of the other compulsory pilotage areas.

Mr. Bell: This is another question of philosophy. How do you reconcile the fact that we have what one might say is fairly restrictive legislation on our coastal waters and yet at the same time we are the first nation in the world to open up our pilotage districts to pilots with certificates from other countries? In other words, we are being restrictive in one sense but we are opening the pilotage service. I just cannot see any consistency there at all, but I am not asking you to comment on it.

The Chairman: Mr. Forget.

M. Forget: Je croyais que les articles 4 et 5 avaient été adoptés parce qu'à la septième ligne de l'article 5, nous avons changé des mots. J'étais sous l'impression que nous étudions l'article 6.

Mr. Duquet: Clause 5 was adopted with an amendment proposed by Mr. Macgillivray that the words "continues to be valid" be amended.

The Chairman: The amendment was not carried.

M. Laflamme: J'ai demandé de parler au sujet de cet amendement à l'article 5 et à ma connaissance, à moins que je sois complètement dans les nuages, il n'y a jamais eu de vote à ce sujet. Alors, avant que l'article soit modifié, il faudrait tout de même que l'amendement soit adopté.

M. Duquet: L'amendement est-il proposé par les membres du Comité?

[Interpretation]

Le président: Donc nous étudions les articles 4 et 5. Mais l'article 4 a déjà été adopté.

M. Duquet: L'article 5 aussi.

Le président: L'article 5 aussi.

M. Laflamme: Non, s'il vous plaît.

M. Deachman: Si nous changeons les articles 4 et 5 nous allons devoir revenir de toute façon à l'article 4, de manière que nous puissions voir les deux et continuer le bill.

Les articles 4 et 5 peuvent rester.

Article 6.

M. Bell: Monsieur le président, comme M. Macgillivray l'a dit, je suppose que c'est philosopher mais M. Deachman a demandé sur l'inquiétude au sujet de l'écologie et vous avez mentionné qu'il y a quelques régions qui ont été soumises à des pilotages obligatoires et nous suspectons tous que cela peut être la peur de l'écologie. Puis-je demander si ce sont des véhicules faisant des courses régulières en général dont vous pensez et s'il y a une augmentation, comme vous l'avez dit, dans les régions de pilotage obligatoire, alors vous ne prévoyez pas que cela serait là où vos pilotes avec les certificats iraient plutôt qu'un pilote à licence?

M. Macgillivray: Non, je ne pense pas cela en fait, monsieur. Je ne pense pas qu'il y a plus de similitude de faire marcher ceux qui ont un certificat seulement plutôt que n'importe quel des autres régions à pilotage obligatoire.

M. Bell: C'est une autre question de philosophie. Comment reconciliez-vous le fait que nous avons ce que l'on peut appeler une législation restrictive pour nos eaux côtières et cependant et en même temps nous sommes la première nation au monde qui couvre ces districts de pilotage aux pilotes à certificats des autres pays? En d'autres termes, nous sommes restrictifs dans un sens mais nous ouvrons le service du pilotage. Je ne peux voir là aucune logique du tout, mais je vous demande d'expliquer cela.

Le président: Monsieur Forget.

Mr. Forget: I felt sections 4 and 5 were adopted because on the seventh line of section 5 we changed the words. I thought we were studying section 6.

M. Duquet: L'article 5 a été adopté avec un amendement proposé par M. Macgillivray qui voulait que les mots «continue à être valide» soit amendé.

Le président: L'amendement n'a pas été adopté.

Mr. Laflamme: I asked the floor about this amendment to section 5 and as far as I am concerned, I am completely in the moon, there was never a vote about it. Then, before the section is modified, the amendment should be carried.

Mr. Duquet: Is the amendment moved by the members of the Committee?

[Texte]

Mr. Rock: You were going a little too fast while my colleague was asking for your attention, so you came back to it. At the time it happened we were going a little too fast and he was trying to get your attention.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Merci, j'aurais la même observation à faire, monsieur le président. Je crois que vous avez demandé si l'amendement était approuvé et M. Laflamme a demandé le droit de parole.

Mr. Bell: My point is that we are being inconsistent in our marine regulations. We are restricting our waters, yet we are opening up our pilotage service for every Tom, Dick and Harry that wants to come along and get a certificate.

Mr. Macgillivray: Quite the contrary, sir; we are making it tougher. Right now they do not have to take a pilot at all.

The Chairman: Shall Subclause (6) carry?

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I ask a question, because the pilots did make a representation here suggesting after the word "regulations" in the third line, "pursuant to paragraph (m) of subsection (1) of section 14" I see, according to their argument, that if the holder of a pilot's licence or a pilotage certificate cannot acquire the new qualifications required pursuant to that paragraph (m) he then may qualify for licence or a certificate of a different class. At first glance I thought that perhaps they were being unduly restrictive but perhaps they have a point and I would be very interested in Mr. Macgillivray's comment on their suggestion.

Mr. Macgillivray: The intent of the regulation is not only to cover the new requirements that might be prescribed under paragraph (m). If a licensed pilot or a holder of a pilotage certificate should lose his local knowledge through absence from the district or otherwise lose his capacity, his health or anything else, or due to any of these things he is only able to qualify for a lesser grade of licence, we would want him to be able to have it. But the alternative would be, if a definite reference was made to the regulations in paragraph (m), that he could not be issued a lesser grade of certificate if he failed to meet the requirements in the other regulations made under both Clause 14 and Clause 42.

Mr. McCleave: In other words, Mr. Macgillivray, there would be protection for society in the fact that failing one examination he would necessarily have to take another before being granted a new type of licence or a different type of licence. Am I correct in that?

Mr. Macgillivray: As I read this, if in his examination he has demonstrated that he has the degree of competency for a lower grade of certificate but not for this one, then the lower grade could be issued to him.

Mr. McCleave: But it is still a requirement that there would be an examination of some sort. This is the point that I was trying to make.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

[Interprétation]

M. Rock: Vous êtes allé un petit peu trop vite alors que mon collègue demandait votre attention, et donc vous y êtes revenu. Au moment où c'est arrivé nous sommes allés un peu trop rapidement et il a essayé d'attirer votre attention.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, I would have the same observation, Mr. Chairman. I feel you asked if the amendment was approved and Mr. Laflamme then asked the right to speak.

M. Bell: Nous sommes illogiques dans nos règlements marins. Nous restreignons nos eaux mais nous ouvrons notre service de pilotage à toute personne qui arrive et veut obtenir un certificat.

M. Macgillivray: Au contraire monsieur nous rendons la chose plus difficile. Actuellement ils n'ont pas à prendre un pilote du tout.

Le président: Allons-nous adopter le paragraphe (6)?

M. McCleave: Monsieur le président puis-je poser une question, parce que les pilotes ont fait une instance ici et ont suggéré d'indiquer après le mot «règlement» à la 3^e ligne «selon l'alinéa (m) du paragraphe (1) de l'article 14». Je vois, selon leur argument, que si le détenteur de permis de pilote ou de certificat de pilotage ne peut acquérir les nouvelles capacités exigées selon l'alinéa (m) il peut ensuite obtenir un permis ou un certificat d'une classe différente. A première vue j'ai pensé que peut-être on restreignait de façon indue mais peut-être qu'ils ont raison et j'aimerais connaître l'observation de M. Macgillivray à l'égard de leur suggestion.

M. Macgillivray: L'intention du règlement n'est pas seulement de couvrir les nouvelles capacités qui puissent être prescrites en vertu de l'alinéa (m). Si un pilote ayant un permis ou ayant un certificat de pilotage doit perdre sa connaissance locale en étant absent du district ou autrement, soit par raison de santé ou une autre raison, ou à cause de l'une de ces choses il ne peut se qualifier que pour un niveau inférieur de permis nous voulons qu'il soit capable de l'obtenir. Mais d'un autre côté, si un renvoi défini a été fait au règlement dans l'alinéa (m) qui ne pouvait pas être émis à un niveau inférieur de certificat s'il ne pouvait satisfaire aux exigences des autres règlements en vertu de l'article 14 et de l'article 42.

M. McCleave: En d'autres mots, monsieur Macgillivray, il y aurait une protection pour la société dans le fait de l'échec de l'examen, il devrait en prendre un autre avant d'obtenir un autre genre de permis ou. Cela est-il exact?

M. Macgillivray: Selon moi si au cours de son examen il a démontré qu'il a le degré de compétence afin d'obtenir un certificat de niveau inférieur, ce dernier pourrait lui être donné.

M. McCleave: Mais cela demeurera toujours une exigence d'avoir un examen quelconque. C'est là la chose que je voulais faire remarquer.

M. Macgillivray: Oui monsieur.

[Text]

Mr. McCleave: So perhaps the pilots' fears are a little groundless in that the protection is there and that one should not single out one specific regulation.

Mr. Macgillivray: I think that is right, sir.

Mr. McCleave: All right. I am satisfied.

Clause 15(6) agreed to.

On Clause 15(7)—*Expiry*.

Mr. Barnett: Are these regulations the ones passed by the Governor in Council, or can they be passed by the different pilotage authorities? Is there a uniform age set generally for all pilotage areas, or can there be different retiring ages?

Mr. Macgillivray: Age is mentioned in Clause 42(a). The age would be established by the Governor in Council's regulations rather than by the regional pilotage authority.

Clause 15(7) agreed to.

• 2130

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Je crois que les témoins et tous les membres du comité ont siégé pendant de longues heures, nous avons soulevé plusieurs points dont nous attendons des réponses. Si c'était possible, je proposerais que nous ajournions. Il nous est impossible de terminer ce soir malgré toutes nos bonnes intentions. Il va falloir demander aux témoins de revenir. Je ne sais pas si nous pourrions ajourner maintenant et revenir frais et dispos pour étudier en profondeur tous les articles qui sont portés à notre attention.

Le président: Vous en faites une motion, monsieur Trudel.

M. Trudel: Oui, monsieur le président.

The Chairman: The motion for adjournment is not debatable. Is the Committee agreed that we adjourn until next Thursday at 10 a.m.?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This meeting is adjourned.

[Interpretation]

M. McCleave: Alors peut-être les craintes du pilote sont un peu sans motif car la protection est là et que l'on ne doit pas prendre un règlement précis.

M. Macgillivray: Je crois que c'est vrai monsieur.

M. McCleave: Bien. Je suis satisfait.

L'article 15(6) adopté.

A l'article 15(7)—*expiration*.

M. Barnett: Est-ce que ces règlements sont ceux qui sont passés par le gouverneur en conseil ou peuvent-ils être passés par des autorités différentes de pilotage? Y a-t-il un âge uniforme indiqué de façon générale pour toutes les régions de pilotage ou peut-il y avoir des âges différents de retraite?

M. Macgillivray: L'âge est mentionné dans l'article 42(a). L'âge sera établi par les règlements du gouverneur en conseil plutôt que par l'autorité régionale de pilotage.

Article 15(7) adopté.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Witnesses and members of the Committee have been sitting for long time; we have talked about meetings and we are waiting for answers. I propose that we adjourn. We cannot finish tonight even if we want to. We must ask the witnesses to come back. Maybe we could adjourn now and come back when we are rested to study in detail all the clauses that we have been talking about.

The Chairman: Is it a motion?

Mr. Trudel: Yes.

Le président: La motion d'ajournement ne peut faire l'objet d'un débat. Le Comité est-il d'accord pour que nous ajournions jusqu'à jeudi 10 heures.

Des voix: Oui.

Le président: La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, June 3, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 17

Le jeudi 3 juin 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-246, An Act respecting pilotage

CONCERNANT:

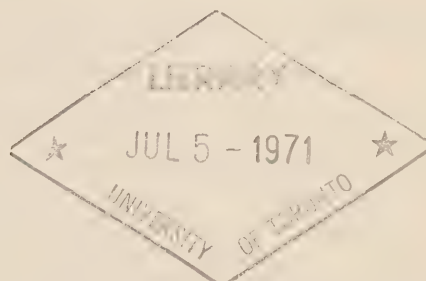
Le Bill C-246, Loi concernant le pilotage

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Barnett	Godin
Crossman	Howe
Deachman	Laflamme
Duquet	Major
Forget	McCleave

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McGrath	Southam
McNulty	Thomas (<i>Moncton</i>)
Noble	Trudel—(20).
Rock	
Skoberg	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. Breau and Leblanc (*Laurier*) replaced
Messrs. Crossman and McNulty June 3, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
MM. Breau et Leblanc (*Laurier*) remplacent MM.
Crossman et McNulty le 3 juin 1971.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 4, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, May 20, 1971, your Committee has considered Bill C-246, An Act respecting pilotage and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 3

Strike out lines 24 and 25 on page 2 and substitute the following therefor:

'(a) extend the boundaries of any region set out in the Schedule to include any Canadian waters not included in the Schedule;'

Strike out lines 29 to 32 both inclusive, on page 2 and substituting the following therefor:

'(d) establish new Authorities and, in respect of any new Authority, prescribe the boundaries of its region and name the place at which the head office shall be situated and any such new Authority shall be deemed to be an Authority established under subsection (1) and any such region shall be deemed to be a region set out in the Schedule.'

Clause 4

Strike out line 18 on page 3 and substitute the following therefor:

'graphs (b) to (d) of subsection (3) of that'

Clause 6

Delete sub-clause (3) on page 4 and substitute the following therefor:

'(3) A person who has reached the age of sixty-five years is not eligible to be appointed Chairman or Vice-Chairman of an Authority, and a Chairman or Vice-Chairman ceases to hold office on reaching the age of sixty-five years.'

Clause 9

Strike out lines 4 and 5 on page 6 and substitute the following therefor:

'thority.'

Strike out lines 12 and 13 on page 6 and substitute the following therefor:

'Authority may contract with'

Clause 11

Add immediately following line 4 on page 8 new subparagraph (3) as follows:

'(3) The Authority shall supply a copy of any by-law of the Authority to any interested person who requests a copy.'

Clause 12

Strike out lines 6 and 7 on page 8 and substitute the following therefor:

'establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service'

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 4 juin 1971.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 20 mai 1971, le Comité a étudié le Bill C-246, Loi concernant le pilotage, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 3

Retrancher les lignes 29 et 30, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«a) reculer les limites de toute région indiquées dans l'annexe pour y comprendre des eaux canadiennes non comprises dans l'annexe;»

Retrancher les lignes 34 à 36 inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«d) établir de nouvelles administrations et, relativement à toute nouvelle administration, prescrire les limites de sa région de même que le lieu où son siège social sera situé; une nouvelle administration ainsi établie sera censée être une administration établie en vertu du paragraphe (1) et une région ainsi délimitée sera censée être une région indiquée dans l'annexe.»

Article 4

Retrancher la ligne 20, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«les alinéas b) à d) du paragraphe (3) de»

Article 6

Retrancher le paragraphe (3), à la page 4, et le remplacer par ce qui suit:

«(3) Une personne qui a atteint l'âge de soixante-cinq ans ne peut être nommée en qualité de président ou de vice-président d'une Administration, et un président ou un vice-président cesse ses fonctions à l'âge de soixante-cinq ans.»

Article 9

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«tionnement de l'Administration.»

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

«celle-ci peut passer avec cette corpo-»

Article 11

Ajouter immédiatement après la ligne 5, à la page 8, le nouveau paragraphe suivant:

«(3) L'Administration doit fournir une copie de tout règlement intérieur à toute personne intéressée qui en fait la demande.»

Article 12

Retrancher la ligne 7, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation,»

Clause 14

Strike out line 8 on page 9 and substitute the following therefor:

'skill, experience and proficiency in one or both of the official languages of Canada required in addition'

Strike out line 25 on page 9 and substitute the following therefor:

'(i) setting the time and fixing the fee for any examination'

Strike out line 42 on page 9 and substitute the following therefor:

'which a licensed pilot or holder of a pilotage certificate shall be required'

Strike out line 46 on page 9 and substitute the following therefor:

'or pilotage certificate was issued.'

Clause 15

Strike out line 9 on page 11 and substitute the following therefor:

'15. (1) Subject to subsection (2) and any regulations made pursuant to paragraph (j) of subsection (1) of section 14, an'

Strike out line 22 on page 11 and substitute the following therefor:

'applicant but no pilotage certificate shall be issued to an applicant therefor unless the Authority is satisfied that the applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area equivalent to that required of an applicant for a licence for that compulsory pilotage area.'

Strike out line 23 on page 11 and substitute the following therefor:

'(2) No licence or pilotage certificate shall be issued to an'

Strike out line 34 on page 11 and substitute the following therefor:

'(3) Every licence or pilotage certificate issued to a landed'

Clause 16

Strike out line 34 on page 12 and substitute the following therefor:

'unless he is a licensed pilot or a regular member of the complement of the ship who is the holder.'

Add immediately following line 35 on page 12 the following therefor:

'(2) A licensed pilot who has the conduct of a ship is responsible to the master for the safe navigation of the ship.'

Renumber the existing subclauses 16(2) and 16(3) as subclauses 16(3) and 16(4).

Add immediately following line 15 on page 13, the following therefor:

Article 14

Retrancher les lignes 10 et 11, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«naissance des lieux, de compétence, d'expérience et de connaissance de l'une des langues officielles du Canada, ou des deux, requis en sus des conditions»

Retrancher la ligne 26, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«i) arrêtant la date et fixant le droit d'examen à payer par»

Retrancher la ligne 44, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«quelles un pilote breveté ou un titulaire de certificat de pilotage sera tenu d'ac-»

Retrancher la ligne 48, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«f) depuis l'attribution de son brevet ou de son certificat de pilotage.»

Article 15

Retrancher la ligne 9, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«15. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de tous règlements établis en application de l'alinéa j) du paragraphe (1) de l'article 14,»

Retrancher la ligne 21, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«certificat de pilotage, mais il ne doit pas être attribué de certificat de pilotage à un requérant à moins que l'Administration ne soit convaincue qu'il possède un niveau de compétence et de connaissance des lieux de la zone de pilotage obligatoire comparable à celui que l'on exige d'un requérant qui présente une demande de brevet pour cette zone de pilotage obligatoire.»

Retrancher la ligne 22, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«(2) Aucun brevet ou certificat de pilotage ne doit être attribué à»

Retrancher la ligne 34, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«(3) Tout brevet ou certificat de pilotage attribué à un immigrant»

Article 16

Retrancher les lignes 37 à 39 inclusivement, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«pilotage obligatoire s'il n'est un pilote breveté ou un membre régulier de l'effectif du navire qui est titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.»

Ajouter immédiatement après la ligne 36, à la page 12, ce qui suit:

«(2) Un pilote breveté qui assure la conduite d'un navire est responsable envers le capitaine de la sécurité de la navigation du navire.»

Attribuer aux paragraphes présents (2) et (3) les chiffres indicateurs (3) et (4).

Ajouter immédiatement après la ligne 15, à la page 13, ce qui suit:

'(5) Notwithstanding any provision of this Act where the master of a ship has reason to believe that the actions of a licensed pilot or holder of a pilotage certificate on board a ship are, in any way, endangering the safety of the ship, he may, in the interests of the safety of the ship, take the conduct of the ship from the licensed pilot from duty on board ship.

(6) Where the master of a ship takes the conduct of a ship from a licensed pilot or holder of a pilotage certificate pursuant to subsection (5) the master shall file, within three days of taking the conduct of the ship, a written report setting out his reasons therefor with the Authority that issued the licence or pilotage certificate.'

Clause 17

Strike out line 43 on page 13 and substitute the following therefor:

'pension in writing together with the reasons therefor to the licensed pilot or'

Clause 18

Strike out line 31 on page 14 and substitute the following therefor:

'tificate or cancelling a licence or pilotage certificate pursuant to subsection (6) of section 15, afford the applicant therefor or holder thereof or his'

Strike out line 33 on page 14 and substitute the following therefor:

'be heard.'

Add immediately following line 10 on page 15, the following therefor:

'(4) The Authority has, in relation to any hearing before it, all the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.'

Renumber subclause 18(4) as subclause 18(5).

Strike out line 15 on page 15 and substitute the following therefor:

'pursuant to section 15, 17 or 19 may, after a'

Clause 30

Strike out line 12 on page 19 and substitute the following therefor:

'30. A licensed pilot or a body corporate with which an Authority contracts pursuant to subsection (2) of section 9 for the services of licensed pilots is not'

Clause 34

Strike out line 1 on page 20 and substitute the following therefor:

'34. Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory'

Clause 36

Add immediately after paragraph (b) on page 20 new paragraph (c) as follows:

«(5) Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, lorsque le capitaine d'un navire a des raisons de croire que les actes d'un pilote breveté ou détenteur d'un certificat de pilotage embarqué à bord d'un navire mettent, de quelque façon que ce soit, le navire en danger, il peut, pour la sécurité du navire, assumer la conduite du navire à la place du pilote breveté ou détenteur d'un certificat de pilotage ou relever le pilote breveté de ses fonctions à bord du navire.

(6) Lorsque le capitaine d'un navire assume la conduite d'un navire à la place d'un pilote breveté ou détenteur d'un certificat de pilotage en application du paragraphe (5), il doit, dans les trois jours qui suivent celui où il a assumé la conduite du navire, soumettre à l'Administration qui a attribué le brevet ou le certificat de pilotage un rapport écrit énonçant ses raisons pour ce faire.»

Article 17

Retrancher la ligne 44, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«confirmer par écrit, en fournissant les raisons, au pilote breveté ou»

Article 18

Retrancher la ligne 34, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

«certificat de pilotage ou d'annuler un brevet ou un certificat de pilotage en application du paragraphe (6) de l'article 15, donner au requérant ou titulaire»

Retrancher les lignes 36 et 37, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

«sonnable de se faire entendre.»

Ajouter immédiatement après la ligne 11, à la page 15, ce qui suit:

«(4) L'Administration a, relativement à toute audience tenue par elle, tous les pouvoirs conférés à un commissaire par la Partie I de la *Loi sur les enquêtes*.»

Attribuer au paragraphe présent (4) le chiffre indicateur (5).

Retrancher la ligne 16, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«en application des articles 15, 17 ou 19 peut,»

Article 30

Retrancher la ligne 13, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«qu'un pilote breveté ou qu'une corporation qui passe avec une Administration, en application du paragraphe (2) de l'article 9, un contrat de louage de services de pilotes brevetés est»

Article 34

Retrancher la ligne 1, à la page 20, et la remplacer par ce qui suit:

«34. Sauf si l'Administration dispense du pilotage obligatoire lorsqu'un navire assujéti au pilo-»

Article 36

Ajouter immédiatement après l'alinéa b), à la page 20, le nouvel alinéa c) suivant:

'(c) a pilot licensed by the Laurentian Pilotage Authority may pilot a ship either directly or from the wait wall north of St. Lambert Lock into that Lock.'

Clause 37

Strike out line 1 on page 21 and substitute the following therefor:

'37. Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory'

Strike out line 8 on page 21 and substitute the following therefor:

'fine not exceeding five thousand dollars.'

Clause 38

Strike out line 17 on page 21 and substitute the following therefor:

'five thousand dollars.'

Clause 42

Strike out line 5 of the French version on page 22 and substitute the following therefor:

'doit remplir un requérant'

Clause 43

Add immediately after subclause 6, on page 24, new subclause as follows:

'(7) Every Pilotage District constituted by or under Part VI of the *Canada Shipping Act* and in which, at the commencement of this Act, the payment of pilotage dues is compulsory shall be deemed to be a compulsory pilotage area established pursuant to this Act until such time as the appropriate Pilotage Authority makes a regulation in respect of the waters concerned pursuant to paragraph (a) of subsection (1) of section 14.'

The Committee has ordered a reprint of Bill C-246, as amended.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 15, 16 and 17*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

H.-PIT LESSARD

Chairman

'(c) un pilote titulaire d'un brevet attribué par l'Administration de pilotage des Laurentides peut piloter un navire soit directement, soit à partir du mur d'attente à l'extrémité nord de l'écluse de Saint-Lambert jusque dans le bassin de l'écluse.'

Article 37

Retrancher la ligne 1, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«37. Sauf si l'Administration dispense du pilotage obligatoire lorsqu'un navire assujéti au pilo-»

Retrancher la ligne 10, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«cinq mille dollars au plus.»

Article 38

Retrancher la ligne 20, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«d'une amende de cinq mille dollars au»

Article 42

Retrancher la ligne 5 seulement dans la version française, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«doit remplir un requérant»

Article 43

Ajouter immédiatement après le paragraphe (6), à la page 24, le nouveau paragraphe suivant:

«(7) Tout district de pilotage, qui est créé en vertu de la Partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et dans lequel le paiement des droits de pilotage est obligatoire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, est censé être une zone de pilotage obligatoire établie en application de la présente loi jusqu'au moment où l'Administration de pilotage compétente établit, en application de l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 14, un règlement général relatif aux eaux en question.»

Le Comité a ordonné la réimpression du Bill C-246 tel que modifié.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules n° 15, 16 et 17*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, June 3, 1971
(32)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m., the Chairman, Mr. Lessard (*La Salle*), presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Deachman, Duquet, Godin, Laflamme, Lessard (*La Salle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(13)

Aso present: Messrs. Anderson, Bell and Breau, M.P.'s.

Witnesses: From The Canadian Marine Transportation Administration: Dr. P. Camu, Administrator; Mr. R. Macgillivray, Director of Marine Regulations; Captain A.D. Latter, Superintendent of Pilotage.

The Committee resumed consideration of Bill C-246.

With unanimous consent sub-clauses 15(2) and 15(3) were re-opened for discussion.

Moved by Mr. Laflamme,

—That sub-clause 15(2) be amended by striking out line 23 on page 11 and substituting the following therefor:

'(2) No licence or pilotage certificate shall be issued to an'

Motion carried.

Moved by Mr. Laflamme,

—That sub-clause 15(3) be amended by striking out line 34 on page 11 and substituting the following therefor:

'(3) Every licence or pilotage certificate issued to a landed'

Motion carried.

Sub-clauses 15(2) and 15(3) as amended carried.

On Clause 16

Sub-clauses (1), (2) and (3) were carried.

Clause 16 was permitted to stand pending a possible amendment.

On Clause 17

Moved by Mr. McCleave,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 43 on page 13 and substituting the following therefore:

'pension in writing together with the reasons therefor to the licensed pilot or'

Motion carried.

Clause 17 as amended was permitted to stand.

On Clause 18

Moved by Mr. Trudel,

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 3 juin 1971
(32)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 10. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Deachman, Duquet, Godin, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, McNulty, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Autres députés présents: MM. Anderson, Bell et Breau.

Témoins: De l'Administration du transport maritime du Canada: MM. P. Camu, administrateur, R. Macgillivray, directeur des règlements de la marine et le capitaine A. D. Latter, surintendant du pilotage.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246.

Avec le consentement unanime, on reprend l'étude des paragraphes 15(2) et 15(3).

M. Laflamme propose,

—Que le paragraphe (2) de l'article 15 soit modifié par le retranchement de la ligne 22, à la page 11, et son remplacement par ce qui suit:

«(2) Aucun brevet ou certificat de pilotage ne doit être attribué à»

La motion est adoptée.

M. Laflamme propose que le paragraphe (3) de l'article 15 soit modifié par le retranchement de la ligne 34, à la page 11, et son remplacement par ce qui suit:

«(3) Tout brevet ou certificat de pilotage attribué à un immigrant»

La motion est adoptée.

Les paragraphes 15(2) et 15(3) sont adoptés tels que modifiés.

Article 16

Les paragraphes (1), (2) et (3) sont adoptés.

L'article 16 est réservé en attendant un amendement possible.

Article 17

M. McCleave propose,

Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 44, à la page 13, et son remplacement par ce qui suit:

«confirmer par écrit en fournissant les raisons, au pilote breveté ou»

La motion est adoptée.

L'article 17 est adopté tel que modifié.

Article 18

M. Trudel propose,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 31 on page 14 and substituting the following therefor:

'tificate or cancelling a licence or pilotage certificate pursuant to sub-section (6) of section 15, afford the applicant therefor or holder thereof or his ;and

by striking out line 33 on page 14 and substituting the following therefor:

'be heard.'

Motion carried and sub-clause 18(1) as amended carried.

Sub-clauses 18(2) and 18(3) were carried.

Sub-clause 18(4) was permitted to stand.

Clauses 19 to 29 were carried.

On Clause 30

Moved by Mr. McCleave,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 12 on page 19 and substituting the following therefor:

'30. A licensed pilot or a body corporate with which an Authority contracts pursuant to subsection (2) of section 9 for the services of licensed pilots is not'

Motion carried; clause 30 as amended was carried.

Clauses 31, 32, and 33 were carried.

On Clause 34

Moved by Mr. Deachman,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 1 on page 20 and substituting the following therefor:

'34. Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory'

After debate thereon;

At 12:10 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this date.

AFTERNOON MEETING (33)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 p.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Breau, Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, Rock, Trudel, Turner (*London East*)—14

Also present: Messrs. Bell and Crossman, M.P.'s.

Witnesses: Same as morning.

The Committee resumed its consideration of Bill C-246.

By unanimous consent the Committee agreed to revert to clause 31 for debate.

Moved by Mr. Deachman,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 34, à la page 14, et son remplacement par ce qui suit:

«certificat de pilotage ou d'annuler un brevet ou un certificat de pilotage en application du paragraphe (6) de l'article 15, donné au requérant ou titulaire; et

par le retranchement des lignes 36 et 37, à la page 14, et le remplacement par ce qui suit:

«sonnable de se faire entendre.»

La motion est adoptée et le paragraphe 18(1) est adopté tel que modifié.

Les paragraphes 18(2) et 18(3) sont adoptés.

Le paragraphe 18(4) est réservé.

Les articles 19 à 29 sont adoptés.

Article 30

M. McCleave propose,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 12, à la page 19, et son remplacement par ce qui suit:

«30. Qu'un pilote breveté ou qu'une corporation qui passe avec une administration, en application du paragraphe (2) de l'article 9, un contrat de louage de services de pilotes brevetés n'est»

La motion est adoptée; l'article 30 est adopté tel que modifié.

Les articles 31, 32 et 33 sont adoptés.

Article 34

M. Deachman propose,

—Que l'article 34 du Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 1, à la page 20, et son remplacement par ce qui suit:

«34. Sauf si l'administration dispense du pilotage obligatoire lorsqu'un navire assujéti au pilo-»

Après le débat;

A 12 h. 10 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (33)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h 40. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Deachman, Duquet, Forget, Godin, Breau, Laflamme, Leblanc (*Laurier*), Lessard (*LaSalle*), Major, McCleave, Rock, Trudel, Turner (*London-Est*)—(14).

Autres députés présents: MM. Bell et Crossman.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-246.

Avec le consentement unanime, le Comité convient de revenir à l'article 31 pour discussion.

M. Deachman propose,

—That Clause 31 be amended by deleting lines 25, 26 and 27 on page 19 and substituting the following therefor:

‘by the fault neglect or want of skill of a licensed pilot’

Motion negated.

On Clause 34

Moved by Mr. Deachman,

—That line 1 on page 20 be deleted and substituting the following therefor:

‘34. Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory’

Motion carried.

Clause 34 as amended carried.

Clause 35 was carried.

On Clause 36

Moved by Mr. Laflamme,

—That immediately after paragraph (b) new paragraph (c) be added as follows:

‘(c) a pilot licensed by the Laurentian Pilotage Authority may pilot a ship either directly or from the wait wall north of St. Lambert Lock into that Lock.’

Motion carried and clause 36 as amended carried.

On Clause 37

Moved by Mr. Deachman,

—That line 1 on page 21 be deleted and substituting the following therefor:

‘37. Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory’

Motion carried.

On clause 37 it was moved by Mr. Laflamme that line 8 on page 21 be deleted and the following substituted therefor:

‘fine not exceeding five thousand dollars.’

Motion carried and clause 37 as amended carried.

On Clause 38

Moved by Mr. Laflamme,

—That line 17 be deleted and substituting the following therefor:

‘five thousand dollars.’

Clause 38 as amended carried.

Clauses 39, 40 and 41 were carried.

On Clause 42

Moved by Mr. Rock,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 5 of the French version on page 22 and substituting the following therefor:

‘doit remplir un requérant’

—Que l'article 31 soit modifié par le retranchement des lignes 25, 26 et 27, à la page 19, et leur remplacement par ce qui suit:

«par la faute, négligence ou manque de compétence d'un pilote breveté»

La motion est rejetée.

Article 34

M. Deachman propose que l'article 34 du Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 1, à la page 20, et son remplacement par ce qui suit:

«34. Sauf si l'administration dispense du pilotage obligatoire lorsqu'un navire assujetti au pilot—»

La motion est adoptée.

L'article 34 est adopté tel que modifié.

L'article 35 est adopté.

Article 36

M. Laflamme propose,

—Qu'un paragraphe (c) soit ajouté immédiatement après le paragraphe (b) comme il suit:

«(c) un pilote titulaire d'un brevet attribué par l'administration de pilotage des Laurentides peut piloter un navire soit directement, soit à partir du mur d'attente à l'extrémité nord de l'écluse de Saint Lambert jusque dans le bassin de l'écluse.»

La motion est adoptée et l'article 36 est adopté tel que modifié.

Article 37

M. Deachman propose,

—Que la ligne 1, à la page 20, soit supprimée et remplacée par ce qui suit:

«37. Sauf si l'administration dispense du pilotage obligatoire lorsqu'un navire assujetti au pilot—»

La motion est adoptée.

Au sujet de l'article 37, M. Laflamme propose que la ligne 8, à la page 21, soit supprimée et remplacée par ce qui suit:

«amende ne dépassant pas \$5,000.»

La motion est adoptée et l'article 37 est adopté tel que modifié.

Article 38

M. Laflamme propose,

—Que la ligne 17 soit supprimée et remplacée par ce qui suit:

«cinq mille dollars»

L'article 38 est adopté tel que modifié.

Les articles 39, 40 et 41 sont adoptés.

Article 42

M. Rock propose,

Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 5 de la version française, à la page 22 et son remplacement par ce qui suit:

«doit remplir un requérant»

Motion carried and clause 42 as amended was permitted to stand.

Clause 43 was permitted to stand.

Clauses 44, 45, 46, 47 and 48 were carried.

On Clause 3

With the consent of the Committee, Mr. Laflamme was permitted to withdraw his motion, the division on which had been deferred.

Thereupon, moved by Mr. Laflamme,

—That Bill C-246 be amended by striking out lines 24 and 25 on page 2 and substituting the following therefor:

'(a) extend the boundaries of any region set out in the Schedule to include any Canadian waters not included in the Schedule;'

Motion carried and clause 3 as amended was carried.

On Clause 15

Moved by Mr. Leblanc (*Laurier*),

—That Bill C-246 be amended by striking out line 22 on page 11 and substituting the following therefor:

'applicant but no pilotage certificate shall be issued to an applicant therefor unless the Authority is satisfied that the applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area equivalent to that required of an applicant for a licence for that compulsory pilotage area.'

Motion carried and sub-clause (1) carried as amended.

On sub-clause (4) Mr. Laflamme moved that line 5 on page 12 be deleted and substituting the following therefor:

'constituted and any such district is established as a compulsory pilotage area for the purposes of this Act.'

After debate thereon;

the committee adjourned at 5:55 p.m. until 8:00 p.m. this date.

EVENING SITTING

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:15 p.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Deachman, Duquet, Godin, Laflamme Lessard (*LaSalle*), Leblanc (*Laurier*), Major, McCleave, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*),—(13)

Also present: Mr. Allmand, M.P.

Witnesses: Same as morning sitting.

The Committee resumed debate on Mr. Laflamme's motion on sub-clause 4 of Clause 15.

La motion est adoptée et l'article 42 est réservé tel que modifié.

L'article 43 est réservé.

Les articles 44, 45, 46, 47 et 48 sont adoptés.

Article 3

Avec le consentement du Comité, M. Laflamme peut retirer sa motion qui avait été reportée par suite de division.

M. Laflamme propose ensuite,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 29 et 30, à la page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

«(a) reculer les limites de toutes les régions indiquées dans l'annexe pour y comprendre des eaux canadiennes non comprises dans l'annexe;»

La motion est adoptée et l'article 3 est adopté tel que modifié.

Article 15

M. Leblanc (*Laurier*) propose,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 21, à la page 11, et son remplacement par ce qui suit:

«certificat de pilotage, mais il ne doit pas être attribué de certificat de pilotage à un requérant à moins que l'Administration ne soit convaincue qu'il possède un niveau de compétence et de connaissance des lieux de la zone de pilotage obligatoire comparable à celui que l'on exige d'un requérant qui présente une demande de brevet pour cette zone de pilotage obligatoire.»

La motion est adoptée et le paragraphe (1) est adopté tel que modifié.

Au sujet du paragraphe (4), M. Laflamme propose que la ligne 5, à la page 12, soit supprimée et remplacée par ce qui suit:

«constitué et tout district est établi comme une zone de pilotage obligatoire pour les fins de la présente loi.»

Après le débat;

Le Comité suspend ses travaux à 5 h 55 de l'après-midi, jusqu'à 8 h du soir.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 8 h 15 du soir. Le président, M. Lessard (*LaSalle*), occupe le fauteuil.

Députés présents: MM Barnett, Deachman, Duquet, Godin, Laflamme, Lessard (*LaSalle*), Leblanc (*Laurier*), Major, McCleave, Rock, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Autre député présent: M. Allmand.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend les débats sur la motion de M. Laflamme au paragraphe (4) de l'article 15.

With unanimous consent of the Committee, Mr. Laflamme was permitted to withdraw his motion.

Thereupon, Mr. Laflamme moved that clause 43 be amended by adding immediately after sub-clause 6, new sub-clause 7 as follows:

'(7) Every Pilotage District constituted by or under Part VI of the Canada Shipping Act and in which, at the commencement of this Act, the payment of pilotage dues is compulsory shall be deemed to be a compulsory pilotage area established pursuant to this act until such time as the appropriate Pilotage Authority makes a regulation in respect of the waters concerned pursuant to paragraph (a) of sub-section (1) of section 14.'

Motion carried and clause 43 as amended carried.

Clause 15 as amended was carried.

On Clause 14

Sub-clause 14(b) was carried.

Moved by Mr. Forget,

—That Bill C-246 be amended by striking out line 8 on page 9 and substituting the following therefor:

'skill, experience and proficiency in one or both of the official languages of Canada required in addition'

Motion carried and clause 14 as amended carried.

On Clause 16

Moved by Mr. Leblanc (*Laurier*),

—That Bill C-246 be amended by striking out line 34 on page 12 and substituting the following therefor:

'unless he is a licensed pilot or a regular member of the complement of the ship who is the holder'

Motion carried.

Moved by Mr. Duquet,

—That Bill C-246 be amended

(a) by adding, immediately following line 35 on page 12 the following:

'(2) A licensed pilot who has the conduct of a ship is responsible to the master for the safe navigation of the ship.'

(b) by renumbering the existing subclauses 16(2) and 16(3) as subclauses 16(3) and 16(4) ; and

(c) by adding, immediately following line 15 on page 13, the following:

'(5) Notwithstanding any provision of this Act where the master of a ship has reason to believe that the actions of a licensed pilot or holder of a pilotage

Avec le consentement unanime du Comité, M. Laflamme peut retirer sa motion.

Ensuite, M. Laflamme propose que l'article 43 soit modifié par l'adjonction, à la suite du paragraphe (6) du bill, le nouveau paragraphe (7) ainsi conçu:

«(7) tout district de pilotage, qui est créé en vertu de la partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* dans lequel le paiement des droits de pilotage est obligatoire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, est censé être une zone de pilotage obligatoire établie en application de cette loi jusqu'au moment où l'Administration de pilotage compétente établie, en application de l'alinéa (a) du paragraphe (1) de l'article 14, un règlement général relatif aux eaux en question.»

La motion est adoptée et l'article 43 est adopté tel que modifié.

L'article 15 est adopté tel que modifié.

Article 14

Le paragraphe 14(b) est adopté.

M. Forget propose,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 10 et 11, à la page 9, et leurs remplacements par ce qui suit:

«naissance des lieux, de compétence, d'expérience et de connaissance de l'une des langues officielles du Canada, ou des deux, requis en sus des conditions»

La motion est adoptée et l'article 14 est adopté tel que modifié.

Article 16

M. Leblanc (*Laurier*) propose,

—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 37 à 39, à la page 12, et leurs remplacements par ce qui suit:

«pilotage obligatoire s'il n'est un pilote breveté ou un membre régulier d'un membre régulier de l'effectif du navire qui est titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.»

La motion est adoptée.

M. Duquet propose,

—Que le Bill C-246 soit modifié

(a) par l'insertion à la suite de la ligne 36, à la page 12, de ce qui suit:

«(2) Un pilote breveté qui assure la conduite d'un navire est responsable envers le capitaine de la sécurité de la navigation du navire.», et

(b) par le renumérotage des paragraphes actuels 16 (2) et 16 (3) qui deviennent les paragraphes 16 (3) et 16 (4); et

(c) par l'insertion à la suite de la ligne 15 à la page 13, de ce qui suit:

«(5) Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, lorsque le capitaine d'un navire a des raisons de croire que les actes d'un pilote breveté ou détenteur

certificate on board a ship are, in any way, endangering the safety of the ship, he may, in the interests of the safety of the ship, take the conduct of the ship from the licensed pilot from duty on board ship.

(6) Where the master of a ship takes the conduct of a ship from a licensed pilot or holder of a pilotage certificate pursuant to subsection (5) the master shall file, within three days of taking the conduct of the ship, a written report setting out his reasons therefor with the Authority that issued the licence or pilotage certificate.'

Motion carried and clause 16 as amended carried.

Clause 17 was carried.

On Clause 18

Moved by Mr. Deachman,
—That Bill C-246 be amended

(a) by adding, immediately following line 10 on page 15, the following:

'(4) The Authority has, in relation to any hearing before it, all the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.'

(b) by renumbering subclause 18(4) as subclause 18(5)

Motion carried.

Moved by Mr. Rock,
—That Bill C-246 be amended by striking out line 15 on page 15 and substituting the following:

'pursuant to section 15, 17 or 19 may, after a'

Motion carried and clause 18 as amended carried.

Clauses 9 and 42 and clause 1 were carried.

The Schedule, Preamble and Title were carried.

The Bill C-246 as amended was carried and the Chairman was instructed to report the Bill as amended.

On motion of Mr. McCleave, it was agreed that the Bill be reprinted.

At 10:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

d'un certificat de pilotage emparqué à bord d'un navire mettent, de quelque façon que ce soit, le navire en danger, il peut, pour la sécurité du navire, assumer la conduite du navire à la place du pilote breveté ou détenteur d'un certificat de pilotage ou relever le pilote breveté de ses fonctions à bord du navire.

(6) Lorsque le capitaine d'un navire assume la conduite d'un navire à la place d'un pilote breveté ou détenteur d'un certificat de pilotage en application du paragraphe (5), il doit, dans les trois jours qui suivent celui où il a assumé la conduite du navire, soumettre à l'administration qui a attribué le brevet ou le certificat de pilotage un rapport écrit énonçant ses raisons pour ce faire.»

La motion est adoptée et l'article 16 est adopté tel que modifié.

L'article 17 est adopté.

Article 18

M. Deachman propose,
—Que le Bill C-246 soit modifié

(a) par l'insertion à la suite de la ligne 11, à la page 15, de ce qui suit:

«(4) L'administration a, relativement à toute audience tenue par elle, tous les pouvoirs conférés à un commissaire par la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.»; et

(b) par le renumérotage du paragraphe 13 (4) qui devient le paragraphe 18 (5).

La motion est adoptée.

M. Rock propose,
—Que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 16, à la page 15, et son remplacement par ce qui suit:

«en application des articles 15, 17 ou 19 peut,»

La motion est adoptée et l'article 18 est adopté tel que modifié.

Les articles 9 et 42 et l'article 1 sont adoptés.

L'annexe, le préambule et le titre sont adoptés.

Le Bill C-246 est adopté tel que modifié et le président est autorisé à faire rapport du bill tel que modifié.

M. McCleave propose et il est convenu que le bill soit réimprimé.

A 10 h du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 3, 1971

[Texte]

• 1007

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum now.

I would like at the beginning to let the Committee know the clauses that we have standing at the moment. Clauses 3, 9, 14(1) (b) and (f), and 15(1) (4) and (5) still stand. Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, is it the intention that we go right away to these clauses that we have stood or are we going to continue?

The Chairman: For those that I just mentioned, we are waiting for an answer from the Department of Justice. We may have that in a few minutes.

Mr. Laflamme: At the last meeting I had presented a motion on Clause 15(2) that was, if I recall, defeated.

The Chairman: Are you asking the committee to come back to Clause 15(2)?

Mr. Laflamme: That is right. It would require the unanimous consent of the Committee. Some members expressed to me that there was a bit of misunderstanding between the precise motion that had been put because there were two on the table at the time. I do not know if we can have the unanimous consent of the Committee right now.

• 1010

The Chairman: Is it agreeable to the Committee that we come back to Clause 15(2)?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. P. Camu (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Mr. Chairman, it is really (2) and (3). Did you mention that?

The Chairman: Subclauses (2) and (3)?

Dr. Camu: Subclauses (2) and (3) go together.

The Chairman: All right. Thank you.

Mr. Laflamme: I would like to thank the members of the Committee for this consent, which I believe is very important. If we do go back to the witnesses—the proof that has been presented to us either from the Dominion Marine Association or from the pilots or from the officers on the ships—they all agreed that it was most relevant to request that the holders of licences be either Canadian citizens or landed immigrants; that too, the holders of certificates would not be compelled because of the position of foreigners in case of accident. It is quite illogical also in a bill where we do match local knowledge precisely with the holder of pilotage certificates that these persons at least must be either Canadian citizens or landed immigrants.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 3 juin 1971.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons maintenant quorum.

J'aimerais pour commencer rappeler au Comité les articles que nous avons réservés. Ce sont les articles 3, 9, 14(1)(b) et (f), et article 15(1), (4) et (5). Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, est-ce qu'on se propose d'étudier immédiatement ces articles qui ont été réservés ou devons-nous poursuivre?

Le président: Nous attendons, au sujet des articles que j'ai mentionnés, une réponse du ministère de la Justice. Elle nous parviendra sans doute dans quelques minutes.

M. Laflamme: J'avais présenté lors de la dernière séance une motion relative à l'article 15, (2) et, si je me souviens bien, la motion a été rejetée.

Le président: Est-ce que vous demandez au Comité de revenir à l'article 15(2)?

M. Laflamme: Exactement. Il faudrait obtenir le consentement unanime du Comité. Des membres m'ont dit qu'il y avait certains malentendus sur laquelle des deux motions présentées était la bonne. Je ne sais pas si nous pouvons obtenir le consentement unanime du Comité maintenant.

Le président: Le Comité est-il d'avis que nous revenions à l'article 15(2)?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Monsieur le président, il s'agit des paragraphes (2) et (3). L'avez-vous mentionné?

Le président: Les paragraphes (2) et (3)?

M. Camu: Les paragraphes (2) et (3) vont ensemble.

Le président: Très bien. Merci.

M. Laflamme: Je tiens à remercier les membres du Comité qui avaient consenti, ce qui me semble très important. Songeant aux témoignages que nous avons déjà entendus—la preuve qu'on nous a offerte émanait soit de l'Association marine du Canada ou des pilotes ou officiers de marine—il fallait en conclure qu'il était de plus opportun d'exiger que les titulaires de brevets soient ou des citoyens canadiens ou des immigrants reçus; et que les titulaires de certificats ne soient pas tenus responsables en cas d'accident du fait qu'ils étaient étrangers. Il semble peu raisonnable qu'un projet de loi qui établit l'équivalence entre les connaissances locales et les certificats de pilotage n'exige pas au moins que les aspirants soient ou des citoyens canadiens ou des immigrants reçus.

[Text]

As the members have acceded to my request, I wonder if they would consider the motion. I will now put that in Clause 15(2), after the words "No licence" we add "or pilotage certificate."

The Chairman: Dr. Camu, I think, would like to answer part of your question, Mr. Laflamme. Dr. Camu.

Dr. Camu: Thank you, Mr. Chairman. Without a major change of policy in this question of Clause 15 (2) and (3) we would be prepared to consider it favourably if it is the wish of the Committee. I think Mr. Macgillivray was pretty clear the other day in wanting to leave this in the hands of a committee because it is a sensitive question. We would be prepared to agree with the amendments and the suggestions presented to you as a group by the association of pilots to include these words which are very simple and correct. It is the same trink in both subclauses. In line 23 of subclause (2) the text states:

(2) No licence shall be issued to an applicant...

...and so forth and so forth. We would be willing to go for:

(2) No licence or pilotage certificate shall be issued to...

and so forth. We would agree to the same change in subclause (3). We could say:

(3) Every licence or pilotage certificate issued...

This is the refinement that would make all the difference in the long discussion you had the other day.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I made the argument the other day—and I was on the record then—and I am very pleased to see sober second thought taking place on this matter.

The Chairman: Mr. Laflamme, does that answer part of the amendment that you had proposed?

Mr. Laflamme: Completely and I thank Dr. Camu for his explanations.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: As you know, Mr. Chairman, I was arguing in support of this idea at the last Committee meeting. The only question that remains in my mind about it is the point that was mentioned by Mr. Macgillivray about some of the existing arrangements we have on coastal boats travelling between Canada and the United States. American boats traditionally have used the inside passage up the British Columbia coast between Alaska and Puget Sound. I would just like to have this particular point clarified.

• 1015

In other words, as far as I know, generally speaking, these arrangements, which I think have been fairly infor-

[Interpretation]

Puisque les membres du Comité se sont rendus à ma demande, je me demande s'ils seraient disposés à honorer la motion que je désire maintenant présenter relativement à l'article 15 paragraphe (2) et que la modification suivante y soit apportée: après les mots «aucun brevet» ajouter «ou certificat de pilotage».

Le président: Monsieur Camu, il me semble que vous tenez à répondre à cette partie de la question de M. Laflamme. Monsieur Camu.

M. Camu: Merci, monsieur le président. Sans changement radical de politique concernant cette question de l'article 15, paragraphes (2) et (3), nous serions préparés à la considérer avec faveur si tel est le désir du Comité. Je pense que M. Macgillivray a expliqué très clairement l'autre jour qu'il était préférable de s'en remettre au Comité, car c'est une question très épineuse. Nous sommes prêts à approuver les amendements et propositions qui vous seront soumis par l'Association des pilotes en tant que groupe, et qui serait d'inclure quelques mots très simples et très justes. Le cas est le même pour les deux paragraphes. A la ligne 22 et 23 du paragraphe (2), nous lisons:

(2) Aucun brevet ne doit être attribué à un requérant...

...et ainsi de suite, et ainsi de suite. Nous serions prêts à accepter:

(2) Aucun brevet ou certificat de pilotage ne doit être attribué à...

...et ainsi de suite. Nous accepterions la même modification au paragraphe (3). Nous pourrions dire:

(3) Tout brevet ou certificat de pilotage attribué...

C'est un raffinement qui peut faire toute la différence au cours d'un long débat que vous avez soutenu l'autre jour.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, j'ai présenté l'argument l'autre jour et il a été consigné et je suis très heureux de voir qu'on y réfléchit.

Le président: Monsieur Laflamme, est-ce que cela répond à une partie de l'amendement que vous avez proposé?

M. Laflamme: Entièrement, et je remercie M. Camu des explications qu'il a données.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Vous n'ignorez pas, monsieur le président, que j'ai soutenu cette idée lors de la dernière séance du Comité. Le seul doute qui me reste à l'esprit concernant ce point particulier mentionné par M. Macgillivray au sujet d'arrangements serait de quelle façon les règlements touchent les caboteurs qui font la navette entre le Canada et les États-Unis. Les bateaux américains emploient une quantité ordinairement la voie intérieure qui longe la côte de la Colombie-britannique entre l'Alaska et Puget Sound. J'aimerais simplement qu'on m'éclaire sur ce point.

Autrement dit, à ma connaissance, et d'après ce que j'entends dire en général, ces ententes plutôt occultes se

[Texte]

mal, have worked fairly satisfactorily and I would not want to see us take any action which would arbitrarily disrupt that kind of thing. I wonder perhaps if Dr. Camu or Mr. Macgillivray could just comment on that, from the point of view of the exact wording of the amendment?

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: There are two ways these vessels could be handled under the bill as it now stands. Provided paragraph (b) of Clause 14(1) does pass, it would be possible to put these ships among the classes of ships which are exempt from compulsory pilotage. This is not quite as satisfactory as making them subject to compulsory pilotage and able to avoid taking a pilot by having aboard a pilotage certificate holder. However, the problem of exempting these ships can be handled by paragraph (b) of Clause 14(1).

Mr. Barnett: You are talking about Clause 14(1)(b), but does paragraph (c) of Clause 14 come into this, too, because coming back to...

Mr. Macgillivray: No. I think that, under paragraph (c), regulations would be made under which individual ships may be granted a waiver in particular circumstances; whereas, under Clause 14(1)(b), regulations can be made exempting them as a class.

Mr. Barnett: If regulations were made exempting certain ships, could the regulations be so drafted as to have this exemption contingent upon us having officers on the bridge with certain qualifications? Coming back to the point which you made, which I agree with, that we should be thinking in terms of the navigational ability of these people on the bridge rather than the nationality of the ship, can this principle be maintained under Clause 14?

Mr. Macgillivray: Not in Clause 14(1)(b) as it now stands, no. That is just prescribing the ships as a class. They could be excluded from the classes of ships that are subject to compulsory pilotage, but under that paragraph, we could not make conditions about the competence of the officers.

Mr. Barnett: I wonder, Mr. Chairman, if we do pass the amendment as is proposed, if we might perhaps have another look at some of the drafting in Clause 14. Clause 14(1)(b) is one of the paragraphs we stood.

Mr. Macgillivray: Perhaps we could avoid going back to that one now. As I mentioned last meeting, I believe, there is a possibility of having a provision in the bill about reciprocal arrangements with the United States to cover such cases. We have not had time in the period between meetings to come up with a draft on that.

Mr. Barnett: You will recall I raised this idea as one of the possibilities. I would like to see us consider one or the other of these alternatives.

[Interprétation]

sont avérées assez satisfaisantes et je n'aimerais pas que nous prenions des mesures arbitraires susceptibles d'en déranger l'ordre. Je me demande si M. Camu ou M. Macgillivray pourrait nous communiquer quelques observations à ce sujet, du point de vue du libellé exact de l'amendement?

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Le passage de ces navires pourrait être régi de deux façons suivant les dispositions du bill telles qu'elles sont présentement formulées. Advenant que l'alinéa b) du paragraphe (10) de l'article 14 soit adopté, pourraient être placés dans une catégorie exemptée du pilotage obligatoire. Ce n'est pas aussi satisfaisant que de les obliger au pilotage il leur est permis de prendre un pilote à bord parce qu'ils auraient parmi leur équipage un titulaire d'un certificat de pilotage. Toutefois, ces navires pourraient en être exemptés en vertu de l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 14.

M. Barnett: Vous parlez de l'article 14 (1) b); est-ce que l'alinéa c) est également compris car, si nous revenons...

M. Macgillivray: Non. Je pense que suivant les dispositions de l'alinéa c) des règlements seraient établis faisant exception pour certains navires dans des circonstances particulières; alors que suivant les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 14, les règlements les exemptent à titre de catégorie.

M. Barnett: Si des règlements sont établis faisant exception pour certains navires, les règlements ne peuvent-ils également être rédigés de façon à ce que l'exception soit faite pourvu qu'un officier du corps possède les qualités prévues? Pour revenir au point qui a été soulevé, et avec lequel je suis d'accord, à savoir que nous devons penser en terme d'expérience de la navigation de ces personnes exerçant la surveillance sur le pont plutôt que la nationalité du navire, ce principe peut-il être assuré en vertu de l'article 14?

M. Macgillivray: Pas d'après les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 14 telles que formulées présentement, non. Ceci recommande simplement que les navires soient classés par catégorie. Ils pourraient être exclus de la catégorie tenue au pilotage obligatoire; mais, suivant les dispositions de l'alinéa, nous ne pourrions régir la compétence des officiers.

M. Barnett: Je me demande, monsieur le président, au cas où nous adopterions l'amendement tel qu'il a été proposé, si nous ne devrions pas encore étudier la formule de l'article 14. L'article 14 (1) b) est un de ceux qui a été réservé.

M. Macgillivray: Peut-être pourrions-nous éviter d'y revenir pour le moment. Comme je l'ai mentionné lors de la dernière séance, il se peut que nous puissions introduire dans le projet de loi une disposition régissant des ententes réciproques avec les États-Unis et qui englobent ces cas. Nous n'avons pas eu le temps entre deux séances d'en faire la répartition.

M. Barnett: Vous vous souviendrez que j'en ai proposé l'idée commune des possibilités. J'aimerais que nous envisagions l'une ou l'autre de ces alternatives.

[Text]

The Chairman: On clause 14(1), paragraphs (b) and (f) still stand. One is still open, so there could be a discussion.

I would ask the clerk to read subclauses (2) and (3) with the amendment proposed by Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I move that Clause 15(2) be amended by striking out line 23 and substituting therefor: "No licence or pilotage certificate shall be issued to an" and that Clause 15(3) be amended by striking out line 34 and substituting: "Every licence or pilotage certificate issued to a landed".

The Chairman: Is it agreed?

Mr. Rock.

• 1020

Mr. Rock: Mr. Chairman, I was not following Mr. Barnett's questions too well, and I do not know whether he covered this or not, but I would like to know specifically, not just in some sort of manner, and I want it read off before making a decision on this, what is going to happen to American officers aboard ships who now enter certain seaports and inland ports on the Great Lakes. They have certain rights now and I want to know where in this bill those rights are protected.

M. Trudel: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je crois que M. Barnett vient de demander justement aux témoins, d'éclaircir ce point. Le point que mon collègue discute n'est pas couvert par l'article 15. On pourra revenir...

The Chairman: Mr. Trudel on a point of order.

We will come back, Mr. Rock, on Clause 14.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I want to see this somewhere.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous me permettez, je crois que ce qui a été soulevé par MM. Rock et Barnett est un point qu'ils ont le droit de soulever, mais qu'on a mis de côté pour l'instant. L'article 14b) où ce point spécifique pourra être examiné à ce moment-là pour l'adopter, le rejeter ou faire une autre proposition.

Je crois qu'on étudie exactement le même sujet.

A mon avis, rien dans l'article 15 ne vise les pilotes étrangers ou les permis. Nous devrions donc passer à l'étude de l'article 15 et revenir ensuite aux autres points, si vous le voulez.

The Chairman: That is what I just said to Mr. Barnett. Is the amendment carried?

Mr. Rock: No, no, Mr. Chairman, there is a very important issue here, very important, if you do not give them the protection and I have to be against this. Do you see how clear it is?

The Chairman: We just told you, Mr. Rock, we could come back to this on Clause 14.

[Interpretation]

Le président: L'article 14, paragraphe (1) alinéa (b) et (f) est encore réservé. Le paragraphe (1) pourra encore fait l'objet de délibérations.

Je vais demander au greffier de lire les paragraphes (2) et (3) de l'amendement proposé par M. Laflamme.

M. Laflamme: Je propose que l'article 15, paragraphe (2), soit modifié en retranchant la ligne 23 et en y substituant ce qui suit: «aucun brevet ou certificat de pilotage ne doit être attribué à un» et que l'article 15, paragraphe (3) soit modifié en retranchant la ligne 34 et en y substituant: «tout brevet ou certificat de pilotage attribué à un immigrant reçu».

Le président: D'accord?

Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je n'ai pas trop bien saisi les questions posées par M. Barnett et j'ignore s'il a soulevé ou non le point qui m'intéresse; j'aimerais savoir de façon précise, et non d'une façon vague, et je veux qu'on m'en communique le texte avant de prendre une décision, quel sera le sort des officiers américains servant à bord des navires qui font actuellement la navette entre les ports de mer et les ports intérieurs des Grands lacs. Ils n'ont pas de droits bien définis et je veux savoir où, dans ce projet de loi leurs droits seraient protégés.

Mr. Trudel: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: It seems to me that Mr. Barnett just asked the witnesses to make his point clear. It is not covered by clause 15. We could come back...

Le président: Monsieur Trudel, au sujet d'un appel au Règlement.

Nous devons revenir à l'article 14, monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je veux voir le texte.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if I may. I feel that Mr. Rock and Mr. Barnett were quite justified in raising that point, but it stands. That specific question can be raised again we go back to clause 14b) to be carried or not or a new proposal made.

It seems to me that we are discussing the very same subject.

As far as I can see, nothing in clause 15 has to do with foreign pilots or certificates. We should proceed with clause 15 and come back later to raise these points again if you wish to do so.

Le président: C'est ce que je viens de dire à M. Barnett.

Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Rock: Non, non, monsieur le président. Il y a ici une question des plus importantes; si vous ne leur accordez pas de protection, je dois m'y opposer. N'est-ce pas très clair?

Le président: Nous venons de vous dire, monsieur Rock, que nous pouvons revenir à l'étude de l'article 14.

[Texte]

Mr. Rock: No, no, you cannot.

The Chairman: It is still open.

Mr. Rock: This is not the point. The point is that if we do not first of all make a decision on what protection these people are going to have, then the decision on this will be different for us. I may have to vote against this because they are not protected and this is what I said the last time. I think it is very clear. We have to cover this other issue first. I do not know how many people here are anti-American or something like that, I know I am not, and I want to know whether there is going to be an issue of anti-Americanism after on the other one, and then they will have no protection at all.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I just would like to know if in answer to the request made by Mr. Rock it would not be much simpler to have the witnesses answer, because I believe that Clause 14(2) will allay Mr. Rock's anxiety.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: It is true, Mr. Chairman, that Clause 14(2) answers Mr. Rock's point in part. It answers his point in the Great Lakes where we have a joint pilotage system in operation with the United States, and it would answer the point if we were to establish a joint pilotage system in the Juan de Fuca Strait and in that area, but it does not cover the situation of the regular United States vessels such as the ferries between Victoria and in the Puget Sound and the officers thereof. They would have to be handled under the bill as it will stand if this passes, they would have to be handled under Clause 14(1)(b).

The Chairman: Does that answer your question?

Mr. Rock: It says in Clause 14(2)(a):

(a) a pilot, or other person, authorized to have the conduct of a ship by an appropriate authority...

So an American does not even have to be a pilot, as long as he has the conduct of a ship.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

An hon. Member: Yes.

• 1025

Amendment agreed to.

The Chairman: Gentlemen, we will still stand Clause 15(4) and (5).

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, before you go to Clause 15(4) I think Dr. Camu suggested that after we had dealt with this amendment on Clause 15(2) we should also amend Clause 15(3).

The Chairman: Both were done at the same time. Clause 15(2) and (3) as amended agreed to.

Clause 15(4) and (5) allowed to stand.

24001—2

[Interprétation]

M. Rock: Non, non, on ne peut pas.

Le président: L'article demeure sujet à discussion.

M. Rock: Ce n'est pas la question. La question est que, si nous ne décidons pas d'abord de la protection que nous devons accorder à ces personnes, notre présente décision en sera affectée. Je serai peut-être forcé de voter contre ces dispositions, car elles n'impliquent aucune protection et c'est ce que j'ai dit la dernière fois. Cela me semble bien clair. Nous devons d'abord régler la première question. Je ne sais combien des personnes ici présentes sont anti-américaines ou entretenaient quelques sentiments de cette nature, mais je sais que je n'en suis pas et je veux savoir si la question de l'anti-américanisme sera débattue plus tard ou si les victimes seront absolument sans protection.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Ne serait-il pas plus simple, en réponse à la demande de M. Rock, de demander aux témoins de répondre, car j'imagine que l'article 14 (2) apaisera les craintes de M. Rock.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: C'est vrai, monsieur le président, que l'article 14(2) répond en partie au point soulevé par M. Rock. La réponse est bonne pour les Grands lacs où nous avons un système mixte de pilotage en commun avec les États-Unis et cela donnera réponse également si nous devions établir un système mixte de pilotage dans le détroit de Juan de Fuca et dans cette zone, mais cela ne correspond pas à la situation habituelle des navires américains tels que les traversiers qui font la navette entre Victoria et Puget Sound et ne règlent pas le sort des officiers à leur bord. Les dispositions du Bill régleraient ces cas si elles sont adoptées, conformément à l'article 14(1) (b).

Le président: Est-ce que cela répond à votre question?

M. Rock: On lit à l'article 14(2) (a):

A un pilote ou une autre personne autorisée... à assurer la conduite d'un navire.

...un Américain n'a même pas besoin d'être pilote, du moment qu'il peut conduire un navire.

Le président: Est-ce que le Comité est prêt à se prononcer?

Une voix: Oui.

L'amendement est adopté.

Le président: Messieurs, nous allons de nouveau réserver l'article 15, paragraphe 4 et 5.

M. Laflamme: Monsieur le président, avant d'entreprendre l'étude de l'article 15 (4), il me semble que M. Camu a suggéré, et nous devons amender l'article 15 (2), de modifier également l'article 15 (3).

Le président: Nous les avons repassés les deux ensemble.

Les articles 15 (2) et (3) modifiés sont adoptés.

[Text]

Clause 15(6) and (7) agreed to.

On Clause 16(1)—*Prohibition*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the Dominion Marine Association have made a fairly lengthy submission on this one, dealing with existing statutory exemptions, and I wondered what the response of the witnesses was to that suggestion.

Mr. Macgillivray: Under the present system ships of the companies that belong to the Dominion Marine Association are, in many Canadian waters, exempt from the pilotage requirements because they are regular traders in those waters and their officers do know the waters. However, this exemption is granted on the basis of the flag of the ship and on the basis of the trade in which it is engaged. We feel that one of the basic provisions in this bill is that it is preferable that the exemption from the requirement to take a pilot be based on the competence of the people on the bridge rather than on the flag and the trade in which the ship is operating.

The Chairman: Are there any comments, gentlemen.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I fully agree with what has been stated by Mr. Macgillivray, but on Clause 15(6) I would like to ask Mr. Macgillivray if it would not be much clearer if we deleted the words "is unable" and substituted "does not". It says:

(6) Where a licensed pilot or holder of a pilotage. . .

The Chairman: Mr. Laflamme, you are on Clause 15(6).

Mr. Laflamme: Yes.

The Chairman: This has been agreed to. Clause 15(6) and (7) have been agreed to. We are on Clause 16(1).

Mr. Laflamme: I am sorry, but I thought you said (6), Mr. Chairman.

The Chairman: No. Clause 16(1).

Mr. Laflamme: This is not very important, just a question of drafting. However, if I cannot go back to this clause, I will pass.

Mr. McNulty: Mr. Chairman, Mr. McCleave brought up this DMA submission, and I was wondering if Mr. Macgillivray could go through the recommendations of DMA and say what the department's objections are to this suggestion.

Mr. Macgillivray: The suggestion by the Dominion Marine Association, sir?

Mr. McNulty: Right.

Mr. Macgillivray: Well, I can see the point of the Dominion Marine Association, that they have operated for many years in a very safe operation in the Great Lakes based on an exemption from pilotage just based on the flag of the ship and the trade in which it is engaged.

However, it seems to me that this is just not as reason-

[Interpretation]

Les articles 15 (4) et (5) sont réservés.

Les articles 15 (6) et (7) sont adoptés.

L'article 16 (1)—*Interdiction*

M. McCleave: Monsieur le président, l'Association de la marine canadienne a fait d'assez longues représentations au sujet de cet article, qui traite des exemptions statutaires, et je me demande quelle est la réponse des témoins à cette proposition.

M. Macgillivray: En vertu du système actuel, les navires des compagnies faisant partie de l'Association de la marine du Canada sont, en diverses zones eaux canadiennes, exemptés du pilotage obligatoire, parce qu'ils trafiquent habituellement dans ces eaux et que leurs officiers y connaissent la navigation. Toutefois, cette exemption est accordée suivant le signal du pavillon du navire et la nature de leur activité. Nous estimons qu'une des dispositions essentielles du bill est qu'il est préférable que l'exemption de prendre un pilote à bord soit inspiré par la compétence des officiers du pont plutôt que de se laisser orienter par le pavillon ou le cours du navire.

Le président: Avez-vous des observations à faire, messieurs.

M. Laflamme: Monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec les vues exprimées par M. Macgillivray; cependant, j'aimerais demander à M. Macgillivray au sujet de l'article 15 (6) si le texte ne serait pas beaucoup plus clair si nous retranchions les mots «ne peut» et les remplaçons par «ne pas». Voici le texte exact:

(6) Lorsqu'un pilote breveté ou le titulaire d'un certificat de pilotage. . .

Le président: Monsieur Laflamme, vous parlez de l'article 15(6)?

M. Laflamme: Oui.

Le président: Il a été adopté. L'article 15, paragraphes 6 et 7, a été adopté. Nous sommes à l'article 16 (1).

M. Laflamme: Je m'excuse, j'avais compris (6) monsieur le président.

Le président: Non. L'article 16 (1).

M. Laflamme: Ce n'est pas très important, il s'agissait d'une simple question de rédaction. Toutefois, puisque je ne peux pas revenir à cet article, je vais passer.

M. McNulty: Monsieur le président, M. McCleave a parlé de la proposition de l'AMC et je me demandais si M. Macgillivray pouvait repasser les recommandations de cette association et nous dire en quoi le ministre s'y oppose.

M. Macgillivray: La suggestion faite par l'Association marine du Canada, monsieur?

M. McNulty: Oui.

M. Macgillivray: Et bien, je comprends que l'Association marine du Canada fait valoir que ses membres ont navigué en toute sécurité dans les Grands lacs depuis nombre d'années, bénéficiant d'une exemption de pilotage simplement d'après le pavillon arboré par le navire et son parcours. Néanmoins, cela ne me semble pas aussi

[Texte]

able a way of approaching it as to base the exemption from taking a pilot on the competence of the person on the bridge, and the whole approach in this bill would be completely altered if we were to accept this amendment.

• 1030

The thing is that the people who are now navigating these ships are obviously going to be competent to continue navigating them. Therefore they are going to be able to acquire a pilotage certificate of the type we are dealing with here just as a formality. They obviously will have to take an examination. As I say, they have run a safe operation. It is possible. It is one ship out of a thousand that is badly run that does cause the serious accident.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, the alternative is there, but you say that what is proposed in the bill gives Canada more protection.

Mr. Macgillivray: I think it does, sir, I think we have been fortunate enough that the Canadian and U.S. Ship-owners who are operating the Great Lakes ships and the others who are operating coasters along our east and west coasts have been sensible enough to engage competent people who do have local knowledge. We are just asking for a continuance of this backed up by the law.

The Chairman: Mr. McNulty.

Mr. McNulty: On Clause 16, Mr. Macgillivray, would this affect the competitiveness of the DMA?

Mr. Macgillivray: It certainly could affect it in the one area where the DMA ships now take pilots, which is from Montreal seaward. If their officers fail to take the examination for a pilotage certificate or if they take the examination and fail it, which I do not think is likely, it would be necessary for those ships to carry a pilot as they do now. The only thing I can see in this is that they are given the opportunity in this one stretch of Canadian waters to qualify their ship's personnel and avoid paying pilotage dues.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. This is a question related to the last one I asked, Mr. Chairman. Do the witnesses have, either in percentage or dollars, the costs of the pilotage scheme that we have now in operation, either on a per-ton basis or for service performed? Also, would they have a projection of what the new regulations would mean?

Mr. Macgillivray: As far as we can see, sir, as Dr. Camu indicated at the beginning of the first meeting, there is about 4.7 million now collected in pilotage dues across the country. A rough estimate is that about 30 per cent of that is now paid by ships of the Dominion Marine Association—no, I think that figure is high. It is 30 per cent in one of the regions. I have not a figure for how much of this is paid by the Dominion Marine Association, but the general plan is that we will run at least as efficient a pilotage system under the new arrangement as

24001—2½

[Interprétation]

logique que d'accorder l'exemption suivant la compétence du pilote ou de l'officier qui exerce la surveillance sur le pont et toute la manière de l'envisager serait modifiée dans ce projet de loi si nous devons accepter cet amendement.

Évidemment, les personnes qui pilotent présentement ces navires vont continuer d'avoir la compétence nécessaire pour le faire. Ils pourront donc obtenir un certificat de pilotage du genre dont nous parlons ici seulement à titre de formalité. Il leur faudra cependant subir un examen. Comme je l'ai dit, ils utilisent normalement leurs navires de façon sécuritaire; ce n'est qu'un navire entre mille qui est mal piloté qui cause les accidents sérieux.

M. McCleave: Monsieur Macgillivray le souhait est là, mais vous dites que ce qui est proposé dans le projet de loi assurerait plus de protection au Canada.

M. Macgillivray: Je le crois, monsieur, je crois que nous sommes assez chanceux du fait que les propriétaires de navires canadiens et américains dont les navires circulent sur les Grand lacs ainsi que les caboteurs sur nos côtes est et ouest ont été suffisamment intelligents pour employer des gens compétents qui connaissent bien les eaux locales. Nous voulons seulement que cet état de choses soit prescrit dans la loi.

Le président: Monsieur McNulty.

M. McNulty: Monsieur Macgillivray, l'article 16 nuirait-il à la position concurrentielle de l'AMC?

M. Macgillivray: Cet article pourrait certainement toucher l'AMC dans la seule région où les navires de cet organisme ont présentement des pilotes, c'est-à-dire à partir de Montréal en allant vers l'est. Si leurs officiers ne subissent pas l'examen pour un certificat de pilotage ou s'ils subissent l'examen et échouent ce qui est fort peu probable, il serait nécessaire que ces navires aient un pilote à bord comme c'est le cas présentement. La seule chose c'est qu'on leur donne présentement l'occasion dans cette partie des eaux canadiennes de faire obtenir des titres de compétence au personnel de leurs navires et d'éviter ainsi de payer des droits de pilotage.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Ma question se rapporte à la dernière que j'ai posée monsieur le président, les témoins peuvent-ils nous indiquer, soit en pourcentage ou en dollars, le coût du plan de pilotage actuel, soit par tonne ou pour les services accomplis? Peuvent-ils aussi prévoir quel sera le coût après l'adoption du nouveau règlement?

M. Macgillivray: D'après les renseignements que nous avons, comme M. Camu l'a indiqué au début de la première séance, environ 4.7 millions de dollars sont présentement perçus en droit de pilotage dans le pays. Approximativement 30 p. 100 de ce montant est présentement payé par les navires de l'Association maritime canadienne... Pardon, je crois que ce chiffre est un peu élevé. C'est 30 p. 100 dans une des régions. Je ne sais pas que la partie de ce montant est payée par l'Association maritime canadienne, mais nous prévoyons que le nou-

[Text]

we do now, the only difference being that we are now operating in a deficit position. There is by indirect subsidy close to 2 million a year going into our pilotage operation, in paying our employees, our dispatchers and so on. The object of the bill is that pilotage will become self-sustaining. However, as Dr. Camu said at the outset, it is planned that we will phase into this self-sustaining feature over a period of maybe up to 5 years by gradually bringing up the pilotage dues so that the regional authorities are self-sufficient. There will eventually be an impact on shipping arising not from the sort of system being set up but from the principle that the service should pay for itself.

Mr. Trudel: Am I to understand, Mr. Chairman, that the over-all costs may originate from a different source but would not change substantially?

Mr. Macgillivray: I am afraid I do not understand the question, sir.

• 1035

Mr. Trudel: You have mentioned 4.7 million and you said this could vary one way or the other, assuming that this is the correct figure, it would therefore still be in that neighbourhood.

Mr. Macgillivray: Yes, I would think so, sir. I would say the amount that is paid for pilotage is going to continue to be roughly the same, although it will eventually increase due to the fact that the pilotage authorities, under this injunction, will have to become self-sustaining.

Mr. Trudel: Thank you.

Mr. Bell: Is there any estimate on what the losses will be in pilotage dues in the case where the pilotage certificate will be permitted?

Mr. Macgillivray: As I said at an earlier meeting, my own feeling is that this is going to have no effect with the possible exception of the one region, which is the Laurentian region where these ships of the Dominion Marine Association will become eligible to avoid paying pilotage and taking a pilot, by qualifying their officers. In the other areas of Canada it is our opinion that the ships that are now exempt will qualify their officers, and continue to be exempt. This will undoubtedly be the case in the Great Lakes and on the coasts.

The Chairman: Mr. Major.

Mr. Major: Mr. Chairman, my question is similar to Mr. Bell's. I wish Mr. Macgillivray could elaborate on this aspect because it is not clear in my mind. Will the masters of Canadian flagships, be eligible for a certificate or a licence?

Mr. Macgillivray: Not for a pilot licence, only for a pilotage certificate.

Mr. Major: Just for a pilotage certificate. Will they not be subject to taking on a pilot and subject to fees?

[Interpretation]

veau système de pilotage sera tout au moins aussi efficace que le système actuel, et la seule différence est que nous sommes présentement dans une position déficitaire. Environ 2 millions de dollars par année de subventions indirectes sont consacrées au pilotage, au traitement des employés et ainsi de suite. L'objectif du projet de loi c'est que le pilotage devienne rentable. Cependant, comme M. Camu l'a dit au début, nous croyons qu'il nous faudra environ 5 ans pour atteindre cet objectif d'autofinancement par l'augmentation progressive des droits de pilotage de façon que les administrations régionales en viennent à se financer eux-mêmes. Il y aura éventuellement des répercussions sur la navigation qui proviendront non pas du genre de système, mais du principe selon lequel le service devrait s'autofinancer.

M. Trudel: Dois-je comprendre, monsieur le président, que les frais d'ensemble peuvent être payés par une source différente, mais qu'ils ne changeront pas sensiblement?

M. Macgillivray: Je ne comprends pas très bien la question, monsieur.

M. Trudel: Vous avez cité un chiffre de \$4.7 millions et vous avez dit que ce montant pouvait varier dans un sens ou dans l'autre; ce montant resterait environ le même?

M. Macgillivray: Oui, je le crois. Je dirais que le montant qui sera payé pour le pilotage continuera d'être environ le même, quoiqu'il finira par augmenter en raison du fait que l'administration du pilotage, selon ce projet de loi, devra devenir rentable.

M. Trudel: Merci.

M. Bell: Avez-vous estimé quelles seront les pertes sur les droits de pilotage dans les cas où les certificats de pilotage seront permis?

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit lors d'une réunion antérieure, je crois personnellement qu'il n'y aura aucune répercussion, sauf peut-être dans une région, la région laurentienne, où les navires de l'Association maritime canadienne pourront éviter de payer les droits de pilotage et d'employer un pilote si leurs officiers obtiennent le certificat de pilotage. Dans les autres régions du Canada, nous croyons que les navires qui sont présentement exemptés vont faire obtenir des titres de compétence à leurs officiers et continueront d'être exemptés. Ce sera sans doute le cas sur les Grands lacs et sur les côtes.

Le président: Monsieur Major.

M. Major: Monsieur le président, ma question est semblable à celle de M. Bell. Je me demande si M. Macgillivray pourrait nous donner plus de renseignements sur cet aspect, parce que je n'ai pas très bien compris. Les capitaines des navires arborant le pavillon canadien pourront-ils obtenir un certificat ou un brevet?

M. Macgillivray: Ils pourront obtenir un certificat de pilotage, et non pas un brevet de pilote.

M. Major: S'ils obtiennent seulement un certificat de pilotage, ne leur faudra-t-il pas employer un pilote et payer les droits?

[Texte]

Mr. Macgillivray: If they do not take a pilot they will not be subject to fees. They can only avoid taking a pilot if the person in charge of the navigation at any time, in the compulsory area, is a holder of a pilotage certificate.

Mr. Major: When you say a person on board that ship, are you referring to a captain or a mate? How are you going to tie that down?

Mr. Macgillivray: It has to be the person who is in charge of the navigation of the ship, the person on the bridge.

Mr. Major: Under the present system Canadian ships navigate without pilots and pay fees.

Mr. Macgillivray: No, that is not very frequent. For the most part where the ships have people aboard them who could conceivably qualify for local knowledge, and who would therefore have to pay pilotage, the ships will take on a pilot. There is the odd situation in Canada where a ship is a regular trader and is compelled to pay pilotage. This, however, is not a major factor. Most of them, having been compelled to pay take the service of the pilot.

Mr. Major: Will the new regulations amount to the same thing?

Mr. Macgillivray: No, sir. It will all be based on whether or not the person on the bridge is competent as to local knowledge. If he is competent as to local knowledge, and if the ship has enough officers of its navigating officers, who have local knowledge, then they can get by without a pilot, but if they do not then they must take a pilot.

Mr. Major: Is it the local authority who shall decide if that master has local knowledge?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. It will by regulation establish qualifications and it will cause him to be examined to see whether he meets those qualifications.

Mr. Major: Will he be submitted to the same examinations as the pilots? There has been an amendment proposed on this. It is in one of the clauses we have allowed to stand, one of the paragraphs of Clause 14(1), where the pilots have suggested that the wording be tightened up so as to indicate that he must have at least the degree of local knowledge that is required of the pilot.

• 1040

Not at least. It should be the equivalent.

Mr. Macgillivray: Well, I am not sure what the amendment says, and perhaps we can speak to that when it comes up, sir.

Mr. Major: All right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bell, Saint John.

Mr. Bell: You have mentioned, Mr. Macgillivray, that the Dominion Marine Association will be the ones that

[Interprétation]

M. Macgillivray: S'ils n'emploient pas un pilote, il ne leur faudra pas payer de droits. Ils pourront seulement éviter d'employer un pilote si la personne qui s'occupe de la navigation dans une zone de pilotage obligatoire détient un certificat de pilotage.

M. Major: Lorsque vous parlez d'une personne à bord du navire, voulez-vous dire un capitaine ou un second? Comment cela sera-t-il précisé?

M. Macgillivray: Il faut que ce soit la personne qui s'occupe de la navigation du navire, la personne sur le pont.

M. Major: En vertu du système actuel, les navires canadiens naviguent sans pilote et paient des droits.

M. Macgillivray: Non, cela ne se produit pas très souvent. La plupart du temps, lorsque les navires ont à bord des personnes qui sont censées connaître les eaux locales, et devraient payer des droits de pilotage, ces navires emploient normalement un pilote. On trouve parfois au Canada la situation loufoque dans laquelle un navire marchand de ligne régulière est obligé de payer des droits de pilotage. Cela ne se produit cependant pas souvent. La plupart des navires, s'il leur faut payer le service, prennent le pilote à bord.

M. Major: La situation sera-t-elle la même avec les nouveaux règlements?

M. Macgillivray: Non, monsieur. Il faudra que la personne sur le pont ait une bonne connaissance des eaux locales. Si c'est le cas, et si le navire a suffisamment d'officiers de navigation qui connaissent bien les eaux locales, ils peuvent se passer d'un pilote.

M. Major: Est-ce l'administration locale qui va décider si le capitaine a une bonne connaissance des eaux locales?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Elle dressera au moyen d'un règlement la liste des conditions exigées et elle fera subir à la personne intéressée un examen pour savoir si elle remplit ces conditions.

M. Major: L'examen sera-t-il le même que pour les pilotes? Il y a eu un amendement proposé à ce sujet. C'est dans un des articles que nous avons réservés, un des alinéas du paragraphe (1) de l'article 14, où les pilotes ont proposé que la formule soit éclaircie afin d'indiquer que le candidat doit avoir au moins le degré de connaissance des eaux locales qui est requis d'un pilote.

Ce devrait être l'équivalent.

M. Macgillivray: Je ne sais pas exactement ce que dit l'amendement, et nous pourrions peut-être en parler lorsqu'il sera étudié.

M. Major: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bell, député de Saint-Jean.

M. Bell: Vous avez dit, monsieur Macgillivray, que l'Association maritime du Canada sera l'organisme qui

[Text]

are substantially affected by this certificate, and will gain competitively here. Would this amendment that we have just made to include the pilotage certificates, that is to Canadian citizens and landed immigrants, do you think this practically—and speaking generally of course—will this affect them very much? Or are most of their officers within your knowledge Canadian citizens now, and would therefore qualify for a certificate?

Mr. Macgillivray: I would venture to guess that virtually all of their officers are Canadian citizens. Under the Canada Shipping Act they must hold Canadian or British certificates. So they are either Canadian or British.

The Chairman: On subclause (1). Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have one last question on that specific point. Some of the laws that we have now been amending do not extend the privileges to British citizens and only Canadian citizens. Will this proviso still be in effect after—once this bill is adopted extending the privileges to include, when we mention Canadian citizens, to British citizens as well?

Mr. Macgillivray: No, sir. The effect of the amendment that has just been passed along with the wording of Clause 15 as it stood previously is that only Canadian citizens or landed immigrants will be able to have either a pilot licence or a pilotage certificate.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, are we on Clause 16 (1)?

The Chairman: Yes, on Clause 16 (1).

Mr. Laflamme: Earlier when we were discussing Clause 15 (2), Mr. Macgillivray had suggested that this would be the appropriate section where we could put in a definition of what is a holder of a pilotage certificate.

The Chairman: Do you mean Clause 16 (1) or (2)?

Mr. Laflamme: Well I would like to ask Mr...

Mr. Macgillivray: It was not to be part of subclause (1), sir. The suggestion that we had was that it could be included as a new subclause in Clause 16, and I must say that I have not got the Justice draft with me. They said they would work on it, and they would deliver it to us so that before we pass through Clause 16 we might decide to stand the clause for the purpose of considering one or two or three new subclauses which would deal with the relationship between the pilot and the master of a vessel.

Mr. Laflamme: Thank you.

An hon. member: Would this be under Clause 16 (1)?

Mr. Macgillivray: Not under subclause (1), sir, no. I believe it would be separate clauses of the clause.

Clause 16 (1) agreed to.

[Interpretation]

sera le plus touché par cette question de certificat et qu'il sera avantagé sur le plan concurrentiel. Est-ce que cet amendement que nous venons d'apporter afin d'inclure les certificats de pilotage pour les citoyens canadiens et les immigrants, à votre avis, va avoir des répercussions importantes sur cet organisme? La plupart de leurs officiers, à votre connaissance, sont-ils présentement des citoyens canadiens et pourraient-ils par conséquent obtenir un certificat?

M. Macgillivray: Je dirais que presque tous leurs officiers sont des citoyens canadiens. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, ils doivent détenir des certificats canadiens ou britanniques. Ils sont donc Canadiens ou Britanniques.

Le président: Nous étudions le paragraphe (1), monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais poser une seule autre question à ce sujet. Certaines des lois que nous avons modifiées accordent des privilèges seulement aux citoyens canadiens, et non pas aux citoyens britanniques. Lorsque le projet de loi sera adopté, les citoyens britanniques seront-ils encore inclus lorsque le texte dira «citoyens canadiens»?

M. Macgillivray: Non, monsieur. L'effet de l'amendement qui vient d'être adopté ainsi que de l'article 15 original est que seulement les citoyens canadiens ou les immigrants reçus pourront obtenir un brevet de pilote ou un certificat de pilotage.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Laflamme: Monsieur le président, nous étudions le paragraphe (1) de l'article 16?

Le président: Oui, c'est exact.

M. Laflamme: Au début, lorsque nous étudions le paragraphe (2) de l'article 15, M. Macgillivray a dit que ce serait à cet endroit que nous devrions insérer une définition de ce qu'est un détenteur d'un certificat de pilotage.

Le président: Voulez-vous dire le paragraphe (1) ou le paragraphe (2) de l'article 16?

M. Laflamme: Je voudrais demander à...

M. Macgillivray: Cela ne devait pas faire partie du paragraphe (1), monsieur. On a proposé qu'un nouveau paragraphe pourrait être ajouté à cet effet à l'article 16, et je dois dire que je n'ai pas avec moi le texte du ministère de la Justice à cet effet. On m'a dit que ce texte me serait envoyé de façon qu'avant que l'étude de l'article 16 soit terminée, nous pourrions décider de réserver cet article afin de considérer la possibilité d'y insérer un ou deux ou trois nouveaux paragraphes qui traiteraient de la relation entre le pilote et le capitaine d'un navire.

M. Laflamme: Merci.

Une voix: Cela ferait-il partie du paragraphe (1) de l'article 16?

M. Macgillivray: Non. Il s'agirait de nouveaux paragraphes.

Le paragraphe (1) de l'article 16 est adopté.

[Texte]

The Chairman: So we will leave Clause 16 (2) stand?

Mr. Macgillivray: No.

The Chairman: No?

Mr. Macgillivray: I think it would be in order to pass the subclauses that are there.

The Chairman: Clause 16 (2). Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I have a certain reservation on that. Not on the clause itself, but according to the remark that was just made, it could well be that by the time we get the recommendation from Justice, the entire clause has been changed. So therefore I would—I do not know whether, unless the witness—the remarks that he has just made did not apply to Clause 16 (1) and (2) it could well be that an entirely new clause is brought forth.

Mr. Macgillivray: Well, I could say, sir, that the suggested amendments are such that I do not think they affect the wording of any of the three subclauses as they now stand.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Barnett.

• 1045

Mr. Barnett: There is the suggestion that the words "conduct of a ship" be replaced by the phrase "control of the navigation". I wonder if we could have some consideration as to the difference in meaning of those expressions and the desirability or otherwise of changing that word "control". I assume without really knowing whether this is correct or not, that the term "conduct of the ship" has generally been applied to the idea of a master who has complete control of every aspect of the ship's functioning, whereas the other is slightly more limiting.

Mr. Macgillivray: I believe, sir, that this discussion would better come up when we have these amendments before us. They deal with this point that you are discussing now.

Mr. Barnett: Oh, I thought we were passing these subclauses.

Mr. Macgillivray: Well, the proposed amendments to Clause 16 by the addition of one or two or three additional subclauses would cover the point that you are discussing, and we might better discuss it then.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: This has been discussed, Mr. Chairman, when we reached subclause (2), and while the brief presented by the pilots did suggest that we abandon the using of the words "conduct of a ship" and replace by "control of navigation", because of the test of the word "conduct" through the years before the courts, I think it is much better that we do stick with the word "conduct" instead of coming back to "control of navigation", which could mean some other thing that the real purpose, the real using of that word "conduct", and I think "control of navigation" will not solve but could raise some problems, instead of keeping the word "conduct".

[Interprétation]

Le président: Allons-nous réserver le paragraphe (2) de l'article 16?

M. Macgillivray: Non.

Le président: Non?

M. Macgillivray: Je crois qu'il serait bon d'adopter les paragraphes qui sont déjà là.

Le président: Le paragraphe (2) de l'article 16. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je voudrais exprimer une certaine réserve à ce sujet. Non pas sur l'article lui-même, mais selon l'observation qui vient d'être faite, il se peut que lorsque nous aurons reçu la recommandation du ministère de la Justice, il faille modifier tout l'article. A moins que les observations que le témoin vient de faire ne s'appliquent pas aux paragraphes (1) et (2) de l'article 16, il se peut qu'un article complètement nouveau soit proposé.

M. Macgillivray: Je dirais que les modifications proposées sont telles qu'il est fort peu probable qu'elles touchent les trois paragraphes existants.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: On a proposé que les mots «conduite d'un navire» soient remplacés par l'expression «direction de la navigation». Je me demande si l'on pourrait nous expliquer la différence de sens entre ces deux expressions et nous dire s'il serait souhaitable d'adopter ces mots «direction». Je présume, sans savoir si c'est exact, que l'expression «conduite d'un navire» rend généralement l'idée qu'un capitaine dirige tous les aspects du fonctionnement d'un navire, tandis que l'autre expression est quelque peu limitée.

M. Macgillivray: Je crois, monsieur, qu'il serait préférable de parler de cette question lorsque nous aurons les amendements devant nous. Ils traitent de ce dont vous parlez présentement.

M. Barnett: Je croyais que nous allions adopter ces paragraphes.

M. Macgillivray: Les amendements projetés à l'article 16 par l'addition d'un ou deux ou trois paragraphes supplémentaires couvriraient la question dont vous parlez, et il serait préférable d'en discuter à ce moment-là.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Nous avons parlé de cette question, monsieur le président, lorsque nous avons étudié le paragraphe (2), et bien que le mémoire présenté par les pilotes ait proposé que nous abandonnions l'expression «conduite d'un navire» et leur remplacement par «direction de la navigation», en raison de l'épreuve que le mot conduite a subie pendant plusieurs années devant les tribunaux, je crois qu'il est préférable que nous conservions le mot «conduite» plutôt que de revenir à l'expression «direction de la navigation», qui signifierait autre chose que l'objectif réel, et qui ne résoudrait pas le problème, mais en créerait d'autres.

[Text]

Mr. Barnett: There seem to be other court rulings that have established a certain body of law on the meaning of that word.

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Bell: Provided—may I just add that I agree with Mr. Laflamme that we should not fool with any of the existing statutes and the law that has built up over this particular and peculiar relationship between the master and the pilot. But you now have this pilotage certificate imposed, and it is beyond my depth legally, but I would hope that Mr. Macgillivray is fully satisfied that with this new situation that is going to be created with the pilotage certificate whether you have a second mate with the pilotage certificate on board the ship, and the master who is his boss, in the sense, you know, that they are both employed by the same company, provided that new situation will not affect their existing law, I am happy if Mr. Macgillivray is satisfied. But it does create a new situation, and undoubtedly there will be a lot of new law around it, built up.

Mr. Macgillivray: I really do not think it creates a new situation, sir. The person in charge of the navigation of a ship, where they do not have to take a pilot, will still be an officer of the ship and responsible to the master in the same way that he is now. We are just insuring that he has additional qualifications, that he does have the qualifications of local knowledge.

Mr. Bell: But you had a pilot completely removed from the shipping company who came abroad independently with his licence. Now you have the second mate with a pilotage certificate, and the master of course is still there, and they are both employees of the same company. I can see, without knowing too much about it, a slightly different relationship there.

Mr. Macgillivray: Excepting that in most cases, sir, you did not have a pilot coming aboard. You had the officer of the ship responsible for the navigation, and he was responsible to the master for that, and this will continue, excepting that we will make certain that he does have local knowledge.

• 1050

Mr. Bell: In most cases but not in every case.

Mr. Barnett: Mr. Bell's last remarks lead me to ask a question. Could you foresee a situation where the second mate, to use his words, might have a pilotage certificate where the master would not, and if this were the case, where does this line of demarcation between authority on navigational control rest?

Mr. Macgillivray: I presume it is the same as it is now. If the master is dissatisfied with the way the officer is handling the ship he will take it away from him, otherwise he will let him handle it.

We are certainly not rendering the situation worse than it is now by bringing in the pilotage certificate.

Clause 16.(2) agreed to.

On Clause 16.(3)—*Prohibition*

[Interpretation]

M. Barnett: Il semble y avoir eu d'autres décisions des tribunaux qui ont établi certains précédents quant au sens de ce mot.

M. Macgillivray: Oui.

M. Bell: Je dois dire que je suis d'accord avec M. Laflamme lorsqu'il dit que nous ne devrions pas modifier les lois existantes et les règlements qui ont été établis sur cette question particulière de la relation entre le capitaine et le pilote. Cependant, ce certificat de pilotage sera maintenant obligatoire (je ne connais pas très bien les implications juridiques), mais j'espère que M. Macgillivray est convaincu qu'il importera peu, avec ce nouveau certificat de pilotage, qu'il y ait à bord du navire un second avec le certificat de pilotage et le capitaine comme patron, tous deux étant employés par la même compagnie. Cela crée cependant une nouvelle situation, et beaucoup de nouveaux règlements seront certainement établis.

M. Macgillivray: Je ne crois que la situation soit vraiment nouvelle, monsieur. La personne qui s'occupera de la navigation sur un navire qui n'emploie pas un pilote continuera d'être un officier du navire et d'être comptable ou capitaine, tout comme c'est le cas présentement. Nous voulons seulement nous assurer qu'il remplit les conditions exigées, et qu'il connaît bien les eaux locales.

M. Bell: Il y avait auparavant un pilote tout à fait indépendant de la compagnie de navigation qui s'occupait de piloter le navire. Maintenant, il y aura le second avec son certificat de pilotage, et le capitaine sera toujours là, et ils seront tous deux employés de la même compagnie. Je ne m'y connais pas tellement, mais il me semble que la situation est quelque peu différente.

M. Macgillivray: Dans plusieurs cas, monsieur, il n'y avait pas de pilote à bord du navire. Il y avait un officier du navire qui s'occupait de la navigation et il était comptable au capitaine, et cette situation continuera d'exister, sauf que nous voulons nous assurer qu'il connaît bien les eaux locales.

M. Bell: Dans la plupart des cas, mais pas dans tous les cas.

M. Barnett: Les dernières remarques de M. Bell m'amènent à poser une question. Pourriez-vous envisager une situation où le deuxième officier, pour utiliser ces mots, pourrait détenir un certificat de pilotage alors que le capitaine n'en aurait pas, et si tel était le cas, où se trouve la ligne de démarcation de l'autorité pour le contrôle de la navigation?

M. Macgillivray: Je présume que ce serait la même chose que présentement. Si le capitaine n'est pas satisfait de la manière dont l'officier conduit le navire, il lui enlèvera la direction, autrement il le laissera faire.

Nous n'empêchons certainement pas la situation en mettant de l'avant l'idée du certificat de pilotage.

L'article 16 (2) est adopté.

L'article 16 (3)—*Interdiction*

[Texte]

Mr. Laflamme: Is it expected that we will have the drafts of these proposed amendments this afternoon?

Mr. Macgillivray: This morning, sir.

Mr. Laflamme: We can get back to it later then.

Clause 16 (3) agreed to.

Clause 16 allowed to stand.

On Clause 17—*Suspension of licence*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, two questions arise out of the part that appears on page 13. The suggestion of the pilots, in the fourth line, is that instead of the word "reason" there be "reasonable and probable grounds"; and in subclause (2) after the word "writing" in the fourth line, which would be line 43, that there be the addition of the words "with the reasons therefor", and I would like to ask Mr. Macgillivray for his response thereto.

Mr. Macgillivray: You have raised two points, sir. The one is the question of reasonable and probable grounds, with which I believe we should not saddle the pilotage authority. It is quite clear here that the chairman, before he suspends a licence, must have reason to believe there is something wrong.

If we write it that he must have reasonable and probable grounds he is then put in a much more difficult position of proving that not only had he reason to believe but the probability that he was right. We are talking here of a maximum of a 10-day suspension, all of it related to safety, and he should not have to allow a pilot to go aboard a ship if he has doubts on any of these points set out in paragraphs (a) to (d) and he should not have any doubt about his right to call a pilot off a ship in any of these circumstances there put forward. I think it would be wrong to require that it be reasonable and probable grounds to believe. This puts an added burden of proof on him and it puts a restriction on him in a field of very important safety and the worst thing that can happen is that a person is off duty for 10 days before he is given a hearing and so on.

Mr. McCleave: What about the second request.

Mr. Macgillivray: I agree that the second is a reasonable request, that the wording should be so framed in line 43 that he would have to confirm the suspension in writing, with reasons therefor. Having been aware of this proposed amendment, we have had that wording drafted by the Department of Justice.

Mr. McCleave: Thank you, Mr. Macgillivray, for that. I really take it that by giving the reasons therefor this does give the pilot some remedy against what might be an arbitrary act on occasion.

Mr. Macgillivray: It gives him a basis for framing his appeal.

Mr. McCleave: Because the word "reason" could not be a capricious or whimsical act; it would have to be something for which there would at least be some basis for

[Interprétation]

M. Laflamme: Est-ce que nous pouvons nous attendre à avoir cet après-midi le texte des amendements proposés?

M. Macgillivray: Ce matin, monsieur.

M. Laflamme: Nous pouvons y revenir plus tard alors.

L'article 16 (3) est adopté.

L'article 16 est réservé.

L'article 17—*Suspension du brevet*

M. McCleave: Monsieur le président, j'aurais deux questions au sujet de la partie qui figure à la page 13. Les pilotes suggèrent qu'à la cinquième ligne, à la place du mot «raison», on mette l'expression «motif raisonnable et probable»; et au paragraphe (2), après le mot «écrit», à la cinquième ligne, c'est-à-dire à la ligne 44, que l'on ajoute les mots «en énumérant les raisons», et j'aimerais demander à M. Macgillivray ce qu'il pense de cela.

M. Macgillivray: Vous avez soulevé deux points, monsieur. Le premier est celui des motifs raisonnables et probables, et je ne crois pas que nous devrions charger l'administration du pilotage d'un tel fardeau. Il est très clair ici que le président, avant de suspendre un brevet, doit avoir des raisons de croire que quelque chose ne va pas.

Si nous stipulons qu'il doit avoir des motifs raisonnables et probables, il se trouvera alors dans une position beaucoup plus difficile car il devra prouver non seulement qu'il a des raisons de croire, mais il devra également prouver la probabilité qu'il ait raison. Nous parlons ici d'une suspension maximale de 10 jours, reliée à la sécurité, et le président ne devra pas permettre à un pilote de monter à bord d'un navire s'il a des doutes sur l'un des points stipulés dans les paragraphes a) à d) il ne devrait pas avoir de doute de son droit de faire descendre un pilote d'un navire dans l'une des circonstances qui sont énoncées. Je pense qu'il serait mauvais d'exiger qu'il y ait des motifs raisonnables et probables de croire cela. Cela ajoute à un fardeau additionnel de preuves pour le président et cela lui inflige une restriction dans un domaine très important de sécurité et la pire chose qui puisse arriver est qu'une personne soit démise de ses fonctions pendant 10 jours avant de pouvoir présenter son cas et ainsi de suite.

M. McCleave: Que pensez-vous de la deuxième demande?

M. Macgillivray: J'admets que la deuxième demande est raisonnable, que le libellé serait tel à la ligne 44 que le président devrait confirmer la suspension par écrit, en énumérant les raisons. Ayant pris connaissance de cet amendement qui était proposé, nous l'avons fait rédiger par le ministère de la Justice.

M. McCleave: Merci, monsieur Macgillivray, pour cela. Je crois vraiment qu'en donnant les raisons de la suspension, cela offrira au pilote un moyen de corriger ce qui a pu être un acte arbitraire à l'occasion.

M. Macgillivray: Cela lui donne une base sur laquelle formuler son appel.

M. McCleave: Car le mot «raison» ne pourrait pas s'appliquer à un caprice ou à un acte lunatique; cela s'appliquerait à un acte sur lequel le président pourrait

[Text]

the chairman saying that they had better keep that pilot off duty for a while.

• 1055

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

The Chairman: Shall Clause 17(1) carry? Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: It has to be carried after we have put the amendment.

The Chairman: We have an amendment on Clause 17(2).

Mr. Laflamme: On Clause 17(2)?

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I would like to ask the witness, Mr. Chairman, this does not change any of the rulings now into the effect about the boarding and the time and so on that now affect the pilots? This in no way says that the 20 minute time lapse that has to be in effect before they come on board, before they can take their watch or the pilotage—none of these safety regulation, rules that are now in effect will be changed by this?

Mr. Macgillivray: I do not think any of them would be in an yway affected by it adversely, no, sir.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.
Clause 17(1) agreed to.

On Clause 17(2)—*Confirmation of oral suspension*

Mr. McCleave: I move that:

Clause 17(2) be amended in line 43 by striking out the whole line of 43 and inserting "pension in writing together with the reasons therefor to the licensed pilot or;" in other words just inserting "with the reasons therefor"

Amendment agreed to.

Clause 17(2), as amended, agreed to.

Clause 17(3) and Clause 17(4) agreed to.

Mr. McCleave: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: There was a suggested subclause (5) by the pilots, I wonder what the response by Mr. Macgillivray was to that request.

Mr. Macgillivray: On subclause (5)?

Mr. McCleave: A suggested subclause (5).

Mr. Macgillivray: Oh, yes, sir. I think it would be a mistake to accept this proposed amendment. It refers to the situation where a shipping casualty occurs as defined in Part 8 of the Act. Now that is where there is any grounding, stranding, collision or other similar incident and Part 8 of the Shipping Act provides that in such cases, the Minister may order a formal investigation. The case is then referred to a court of formal investigation and there is a thorough public inquiry into the cause and

[Interpretation]

du moins s'appuyer pour dire qu'il vaudrait mieux démettre le pilote de ses fonctions pendant un certain temps.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

Le président: Est-ce que l'article 17 (1) est adopté? Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Il doit être adopté après que nous aurons présenté l'amendement.

Le président: Nous avons un amendement à l'article 17 (2).

M. Laflamme: A l'article 17 (2)?

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: J'aimerais demander au témoin, monsieur le président, si cela ne change en rien les règlements présentement en vigueur au sujet du moment et d'autres questions relatives à l'embarquement des pilotes? Cela ne dit pas du tout que le délai de 20 minutes avant que les pilotes entrent en fonction ou commencent à piloter une fois qu'ils sont montés à bord, aucun de ces règlements de sécurité actuellement en vigueur ne sera changé par cet article?

M. Macgillivray: Je ne pense pas que cela aurait un effet contraire sur aucun d'entre eux, non, monsieur.

M. Trudel: Monsieur le président.

L'article 17 (1) est adopté.

L'article 17 (2)—*Confirmation de la suspension verbale*

M. McCleave: Je propose que:

L'article 17 (2) soit modifié à la ligne 44 par le retranchement de toute la ligne 44 et par l'insertion de «Confirmer par écrit en donnant les raisons, au pilote breveté ou», en d'autres termes, insérer seulement «en donnant les raisons».

L'amendement est adopté.

L'article 17 (2) tel qu'il est modifié, est adopté.

Les articles 17 (3) et l'article 17 (4) sont adoptés.

M. McCleave: Monsieur le président.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Les pilotes ont fait une suggestion au sujet d'un paragraphe (5) et je me demande quelle était la réponse de M. Macgillivray à cette demande.

M. Macgillivray: Au sujet d'un paragraphe (5)?

M. McCleave: A un paragraphe (5) proposé.

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Je pense que ce serait une erreur d'accepter cet amendement proposé. Il réfère au cas où un accident de navigation se produit, tel qu'il est défini à la partie 8 de la Loi. Il s'agit des cas où un navire s'échoue, est naufragé, ou en aborde un autre ou encore lors de tout autre incident similaire, et la partie 8 de la Loi sur la Marine marchande du Canada stipule que dans tel cas, le ministre peut ordonner une enquête officielle. Le cas est ensuite référé à une cour d'enquête

[Texte]

that court has the authority to suspend or cancel pilot licences. However, our experience has been in recent years that these courts of formal investigation become very prolonged investigations and very expensive to the pilots and to the officers of the ship and we have felt that what we have provided for here is an alternative way of a cheaper investigation when the only question that arises is the competence or ability of the pilot.

● 1100

I was surprised to see this as a recommendation by the pilots since we have had representations from the National Association of Canadian Marine Pilots to reduce the incidence of formal investigation so that they would not have to go to this great expense of defending the pilot in a case where a great deal of the time of the court is spent in determining other points.

Mr. McCleave: I am satisfied, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I would just like to ask one question of Mr. Macgillivray in the light of the remarks he has just made. As this matter stands, if subclause (4) is in effect, it means that even though a formal hearing was going to be held the authority of its own initiative could reinstate the pilot or validate his continuance in his work despite the fact that a hearing under Part VIII was going on if they were convinced that the pilot was in no way responsible for the casualty.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Barnett: What happens if the final outcome of the formal inquiry was setting some blame on the pilot? Which takes precedence?

Mr. Macgillivray: This would be embarrassing to the pilotage authority, but the fact is that the pilot would have had his case tried by one tribunal, the one we are providing here, and the other tribunal would have no jurisdiction under the ordinary principles of natural justice; they would have no authority to impose any penalty or to do anything with his certificate.

Mr. Barnett: You are talking now about the formal inquiry.

Mr. Macgillivray: Yes, the formal inquiry.

Mr. Barnett: In other words, the onus would be on the authority to review the situation in the light of the findings of the inquiry if they so desire.

Mr. Macgillivray: I think they are never precluded from inquiring into the pilot's competence, but if they investigate the question of a pilot's competence immediately following a collision or grounding or other casualty and they come to the conclusion that he has done nothing wrong and there is no reason for suspending his licence, then I think that is the end of the matter unless new evidence comes out in the formal investigation. They

[Interprétation]

officielle qui fait une enquête publique en vue de trouver la cause de l'accident et ce tribunal a le pouvoir de suspendre ou d'annuler le brevet d'un pilote. Cependant, au cours des dernières années, nous avons vu que ces tribunaux d'enquêtes officielles faisaient des enquêtes très prolongées et très dispendieuses pour les pilotes et les officiers du navire, et nous avons pensé que les dispositions que nous avons établies ici, constituent une alternative, c'est-à-dire une enquête moins dispendieuse lorsqu'il s'agit seulement d'établir la compétence ou l'habileté du pilote.

J'ai été surpris de voir que c'était une recommandation faite par des pilotes, étant donné que l'Association nationale des pilotes canadiens nous avait demandé de diminuer le nombre des cas où il fallait une enquête officielle de façon à leur éviter les lourdes dépenses occasionnées pour la défense du pilote lorsque le tribunal passe beaucoup de temps à examiner d'autres points.

M. McCleave: Je suis satisfait, monsieur le président.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: J'aimerais seulement poser une question à M. Macgillivray au sujet des remarques qu'il vient de faire. Tel que le paragraphe 4 est libellé présentement, s'il entre en vigueur, cela signifiera que même si une audience officielle doit avoir lieu, l'administration pourrait de sa propre initiative, rétablir le pilote dans ses fonctions ou valider encore son brevet en dépit du fait qu'une audience a lieu en vertu de la partie 8, si les représentants de l'administration étaient convaincus que le pilote n'était en aucune manière responsable de l'accident.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Barnett: Que se passe-t-il si la conclusion finale de l'enquête officielle établissait que le pilote était responsable? Qui a la préséance?

M. Macgillivray: Ce serait embarrassant pour l'administration du pilotage, mais le fait est que le pilote aurait subi un procès devant un tribunal, celui que nous stipulons ici, et l'autre tribunal n'aurait pas de juridiction en vertu des principes ordinaires de la justice naturelle; ce tribunal n'aurait aucune autorité pour imposer une peine ou pour faire quelque chose à son certificat.

M. Barnett: Vous parlez maintenant de l'enquête officielle.

M. Macgillivray: Oui, l'enquête officielle.

M. Barnett: En d'autres termes, il reviendrait à l'administration de reviser la situation à la lumière des conclusions de l'enquête, si elle le désirait.

M. Macgillivray: Je pense qu'il n'y a jamais rien qui les empêche d'enquêter sur la compétence du pilote, mais s'ils font une enquête immédiatement après un abordage ou un échouage ou tout autre accident, et qu'ils en viennent à la conclusion qu'il n'a rien fait de mal et qu'il n'y a pas de raison de suspendre son brevet, alors, je pense que cela clôt l'affaire, à moins que de nouvelles preuves ne surviennent au cours de l'enquête officielle. Ils peu-

[Text]

might want to subject him to new examinations or something, but he cannot be tried twice. The effect of the provisions in Part VIII is that he is in effect on trial and he can be punished by a suspension or cancellation, which I think is not a proper way of dealing with pilot licences. I do not think they should be suspended or cancelled as punishment for something. They should relate solely to his competence.

Mr. Barnett: But in the reverse situation, where an authority had suspended or revoked the licence and the formal inquiry in its final assessment said that the pilot had not in any way been at fault or lacking in competence, there would be nothing mandatory on the authority to review their suspension of his licence. Is this true?

Mr. Macgillivray: We would be in a difficult legal position. No, there would not be anything binding on the authority to review its position, but the whole tenor of this bill is that the authority must be satisfied at all times that the pilot is competent. Now if a court of formal investigation decides that he is not competent, the pilotage authority I think would review the case and see if they had made an error in their first assessment.

• 1105

Mr. Barnett: It would seem a logical conclusion. This is the kind of practice that you would anticipate would develop. Would it be fair to put it that way?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I would like to ask Mr. Macgillivray this question. I think the suggestion presented in this clause by the pilots is that they would like, in case of casualty, the investigation powers of the Canada Shipping Act to apply to be in a position where all the witnesses would be available.

Mr. Macgillivray: Perhaps it would be preferable to vest the pilotage authority with greater powers to call witnesses. We had not, obviously, thought that that was necessary in preparing the draft; however, I do think that the pilotage authority has reasonable powers here to call—no, they are not here given power to summon witnesses and perhaps that power should be given. I would like to consider the point.

Mr. Laflamme: This is the only point of the proposed amendment put forward by the pilots, that in case of casualties, if you proceed with Part VIII of the Canada Shipping Act, then all the witnesses will be summoned, but if you do not proceed with the Canada Shipping Act, maybe during the hearing there might be some very important witnesses that will not be available.

Mr. Macgillivray: I think we could meet that point, sir, if that is the concern, by inserting a new subclause that would give the pilotage authority, for the purpose of its hearing, the same powers as are given to an officer holding a preliminary inquiry under Part VIII of the Canada Shipping Act. That would require a new sub-

[Interpretation]

vent vouloir le soumettre à de nouveaux examens ou autre chose, mais le pilote ne peut pas être jugé deux fois. Le fait des dispositions de la partie 8 est que le pilote subit en réalité un procès et qu'il peut être puni d'une suspension ou d'une annulation, et je pense que ce n'est pas la bonne manière de s'occuper des brevets de pilote. Je ne pense pas qu'il devrait être suspendu ou annulé comme punition pour quelque chose. Les brevets ne devraient se rapporter qu'à sa compétence.

M. Barnett: Mais dans la situation contraire, où une administration a suspendu ou révoqué le brevet, et que l'enquête officielle dans son évaluation définitive dit que le pilote n'a commis aucune faute ou n'a pas fait preuve d'incompétence, il n'y aurait rien qui obligerait l'administration à reviser la suspension du brevet, est-ce exact?

M. Macgillivray: Ce serait une position très difficile du point de vue légal. Maintenant, rien n'obligerait l'administration à reviser sa position, mais toute la teneur de ce projet de loi dit que l'administration doit être en tout temps certaine que le pilote est compétent. Mais si un tribunal d'enquête officiel décide qu'il n'est pas compétent, l'administration du pilotage, je pense, réviserait le cas ou pour voir si elle a commis un erreur dans sa première évaluation.

M. Barnett: Cela semblerait une conclusion logique. C'est le genre de pratique que l'on s'attendrait à avoir utilisé. Serait-il juste de s'exprimer ainsi?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: J'aimerais poser une question à M. Macgillivray. Je pense que la suggestion présentée par les pilotes pour cet article est que dans le cas d'un accident, les pouvoirs d'enquête stipulés dans la Loi sur la Marine marchande du Canada s'appliquent de façon à permettre que tous les témoins soient disponibles.

M. Macgillivray: Peut-être serait-il préférable de donner à l'Administration de pilotage de plus grands pouvoirs pour convoquer les témoins. Nous n'avions évidemment pas songé que c'était nécessaire, lorsque nous avons préparé le texte; cependant, je pense que l'Administration du pilotage a des pouvoirs raisonnables ici pour convoquer... Non, on ne lui donne pas ici de pouvoirs de convoquer les témoins et peut-être qu'il faudrait donner ce pouvoir. J'aimerais étudier cette question.

M. Laflamme: C'est le seul point de l'amendement qui est proposé par les pilotes, c'est-à-dire qu'en cas d'accident, si vous procédez selon la partie 8 de la loi sur la Marine marchande du Canada, alors tous les témoins seront convoqués, mais si vous ne procédez pas selon la loi sur la Marine marchande du Canada, peut-être qu'au cours de l'audience, certains témoins très importants ne seront pas disponibles.

M. Macgillivray: Je pense que nous pourrions régler cela, monsieur, si c'est ce qui préoccupe les pilotes, en insérant un nouveau paragraphe qui donnerait à l'Administration du pilotage, aux fins de ses audiences, les mêmes pouvoirs qui sont donnés à une personne qui préside une enquête préliminaire, aux termes de la partie

[*Texte*]

clause and we could produce one later in the day if the clause are allowed to stand.

Mr. Laflamme: That is a point.

Mr. Duquet: Mr. Macgillivray, could we not accept the clause as is by adding a few words at the end—something like: “unless his immediate responsibility is assessed”?

Mr. Macgillivray: I think, sir, that the point raised by Mr. Laflamme would best be met by inserting a new subclause that would say that in conducting its inquiry that is called for, the pilotage authority would have power to summon witnesses in the same way as an officer holding a preliminary inquiry under Part VIII of the Canada Shipping Act.

Mr. Barnett: Could I ask if this would provide the authority normally given to call witnesses by an inquiry under the Inquiries Act, where permission of inquiry is constituted? I was looking at the clauses that set out the powers and authorities of the pilotage authority and there is nothing in there that gives them anything like the powers of a commissioner under the Inquiries Act. Would this be more or less the result of the amendment that you are suggesting might be considered?

Mr. Macgillivray: It would be similar to that, sir, yes.

Clause 17(4) agreed to.

The Chairman: Shall we stand Clause 17?

Mr. Laflamme: I think it would be appropriate that we stand Clause 17 because it is a question of efficiency in case of casualties that the investigation powers of the Canada Shipping Act do apply. It will mean that the authority will have the authority to summon all the witnesses.

The Chairman: According to Dr. Camu and Mr. Macgillivray it is their intention to bring in a new clause so we will leave Clause 17 open.

On Clause 18—*Hearings*

Mr. Bell: Mr. Chairman, on Clause 18, there may be some discussion and I would just like to ask what the existing situation is now? Can a hearing be requested from the Minister and can they get into courts now?

• 1110

Mr. Macgillivray: The situation now is that there is no provision in the Canada Shipping Act for an appeal in the case of a pilot licence being refused, etc. The only way is to enact certiorari proceedings. So what we are attempting here is to ensure that there is provision for a hearing and an appeal therefrom whenever a person has grounds for feeling aggrieved over dealings in his certificate or lack of it.

[*Interprétation*]

8 de la loi sur la Marine marchande du Canada. Cela nécessiterait un nouveau paragraphe, et nous pourrions présenter un texte à ce sujet plus tard dans la journée, si l'on réserve l'article.

M. Laflamme: C'est une possibilité.

M. Duquet: Monsieur Macgillivray, ne pourrions-nous pas accepter l'article tel qu'il est en ajoutant quelques mots à la fin... Quelque chose comme: «A moins que sa responsabilité immédiate ne soit établie»?

M. Macgillivray: Je pense, monsieur, que le point soulevé par M. Laflamme serait mieux réglé en insérant un nouveau paragraphe qui dirait qu'en procédant à une enquête nécessaire, l'Administration du pilotage aurait le pouvoir de convoquer des témoins de la même manière qu'une personne qui préside à une enquête préliminaire aux termes de la partie 8 de la loi sur la Marine marchande du Canada.

M. Barnett: Pourrais-je demander si cela donnerait le pouvoir qui est normalement accordé de convoquer les témoins, en vertu de la loi sur les enquêtes, loi qui donne la permission de faire une enquête? J'examinais les articles qui établissent les pouvoirs et les autorités de l'Administration du pilotage et il n'y a là rien qui leur donne des pouvoirs comme ceux d'un commissaire aux termes de la loi sur les enquêtes. Est-ce que l'amendement que vous nous proposez d'étudier aurait plus ou moins ce résultat?

M. Macgillivray: Ce serait quelque chose de semblable, oui, monsieur.

L'article 17 (4) est adopté.

Le président: Réserverons-nous l'article 17?

M. Laflamme: Je pense qu'il serait approprié de réserver l'article 17 car c'est une question d'efficacité, en cas d'accident, si les pouvoirs d'enquête en vertu de la loi sur la Marine marchande du Canada s'applique. Cela signifiera que l'Administration aura le pouvoir de convoquer tous les témoins.

Le président: Selon M. Camu et M. Macgillivray, ils ont l'intention de proposer un nouvel article, alors nous réserverons donc l'article 17.

L'article 18—*Audience*

M. Bell: Monsieur le président, au sujet de l'article 18, il y aura peut-être des discussions et j'aimerais seulement demander quelle est la situation actuelle? Est-ce que le ministre peut exiger une audience, et cette audience peut-elle se faire présentement devant les tribunaux?

M. Macgillivray: Il appert qu'il n'y a pas actuellement de dispositions dans la loi sur la marine marchande du Canada permettant de faire appel dans un cas où le titulaire d'un brevet de pilote serait refusé et autre cas de ce genre. C'est le seul moyen d'intenter des procédures de certiorari. Nous cherchons ici à nous assurer qu'une disposition existe permettant d'entendre la cause et de faire appel aux besoins, chaque fois qu'une personne se sent lésée tant dans l'attribution que dans le refus d'attribution de ce certificat.

[Text]

Mr. Bell: Just as trustees in bankruptcy, I think, can appeal to the Minister, or they could, for a turn down on their licence.

Mr. Macgillivray: I am a long time away from bankruptcy law.

Mr. Bell: In other words what is now available in the way of certiorari and into the courts, will still be in existence, I presume it still would be, but you can demand a hearing from the Minister, which is new.

Mr. Macgillivray: I think the present means of getting into the court by certiorari proceedings would still be available. In addition, having provided for hearings here this becomes in my view an administrative tribunal within the meaning of the Federal Court Act and there would be an automatic appeal from it to the federal court.

Mr. Bell: In other words, the suggestion made that it be written in is not very practical.

Mr. Macgillivray: I think there were two suggestions made, I am not sure. The suggestion, as I read it, is that there should be no appeal to the Minister and only an appeal to the federal court. This would in my view be bad in that it would force pilots and certificate holders into court, into expensive proceedings where they might feel that it was satisfactory to take their appeal to the Minister.

Now, there is one thing. The legal opinion I have from the Department of Justice is that an appeal would lie from any decision of the pilotage authority to the federal court or, as we provide here, to the Minister. If he elects to take his appeal to the Minister, there is some doubt by Justice officers, I think, that he would still be able to get into the federal court if he wanted to appeal the decision of the Minister. The Justice Department are not prepared to go that far, so if we wanted to provide that he could appeal the Minister's finding then we must put in a provision to make sure that such appeal applies.

The Chairman: We have an amendment in Clause 18(1) to lines 31 and 33, and I would ask Mr. Trudel to move the amendment.

Mr. Trudel: I move that Bill C-246 be amended (a) by striking out line 31 on page 14 and substituting the following:

certificate or cancelling a licence or pilotage certificate pursuant to subsection (6) of section 15, afford the applicant therefor or holder thereof or his

and (b) by striking out line 33 on page 14 and substituting "be heard".

The Chairman: Shall the amendment carry? Mr. Laflamme.

• 1115

Mr. Laflamme: I am sorry, could you have it read again?

Mr. Barnett: Read the clause as it will be after it is amended.

[Interpretation]

M. Bell: Tout comme les syndics de faillite, je pense, peuvent faire appel au ministre, ou pourrait faire appel, si on leur refuse le brevet.

M. Macgillivray: Je suis très loin de la loi sur les faillites.

M. Bell: Autrement dit, les procédures de certiorari et juridiques existantes demeureront applicables, je présume, mais on peut demander d'être entendu du ministre, ce qui est nouveau.

M. Macgillivray: Je suppose que les moyens d'intenter en cours des procédures de certiorari existeraient encore. En outre, ayant prévu ici des audiences, le tribunal administratif serait de ce fait institué au sens défini par la loi fédérale régissant les tribunaux et l'appel de ces décisions à la Cour fédérale serait automatique.

M. Bell: Il n'est donc pas très pratique de proposer de l'insérer dans le texte.

M. Macgillivray: Il me semble que deux propositions ont été faites, je n'en suis pas certain. J'interprète une de ces propositions comme signifiant qu'il ne doit pas y avoir d'appel au ministre mais seulement à la Cour fédérale. Ceci, à mon avis, est inacceptable car cela forcerait les pilotes et les titulaires de certificat à présenter leur cause en Cour, à subir des procédures très coûteuses qui leur laisserait l'impression qu'il valait beaucoup mieux s'adresser au ministre.

Maintenant, un point au sujet duquel j'ai été avisé légalement par le ministère de la Justice, c'est que tout appel d'une décision de l'administration de pilotage serait interjeté en Cour fédérale ou, comme nous le stipulons ici, on ferait appel au ministre. Si l'intéressé décide de faire appel au ministre, les conseillers juridiques expriment le doute cela me semble qu'il puisse encore s'adresser à une Cour fédérale s'il voulait en appeler de la décision du ministre. Le ministère de la Justice n'est pas prêt à aller jusque-là et, donc, si nous voulons lui donner la chance de faire appel de la décision du ministre, nous devons l'inscrire dans une disposition du bill, afin de s'assurer que cet appel est fondé.

Le président: Un amendement est proposé à l'article 18, (1), lignes 34 et 36, et je demanderais à M. Trudel de proposer l'amendement.

M. Trudel: Je propose que le bill C-246 soit amendé (a) en retranchant la ligne 33 de la page 14 et en y substituant ce qui suit:

certificat ou annulant un brevet ou certificat de pilotage en application du paragraphe (6) de l'article 15, donné au requérant ou au titulaire ou à son

et (b) en retranchant la ligne 36 de la page 14 et en y substituant «se faire entendre».

Le président: Est-ce que l'amendement est adopté? Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je m'excuse, pourriez-vous le relire?

M. Barnett: Lisez l'article tel qu'il sera, une fois modifié.

[Texte]

The Clerk: I will read the full clause as it would be with the amendment. With Mr. Trudel's amendment, Clause 18(1) would read as follows:

An Authority shall, before refusing to issue a licence or pilotage certificate or cancelling a licence or pilotage certificate pursuant to subsection (6) of section 15, afford the applicant therefor or holder thereof or his representative a reasonable opportunity to be heard in relation to the application.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this is just to enlarge this clause to be consistent with the other clauses we have passed as to the holder of the licence and the certificate.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Do you mean the amendment we have just passed?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Macgillivray: It really corrects an error in the drafting in that it was intended that Clause 18(1) should cover this situation of the cancelling of a certificate under subclause (6) of Clause 15 and we had failed to make that cross reference in the drafting. This is a correction of that mistake.

Clause 18(1), as amended, agreed to.

Subclauses (2) and (3) agreed to.

On Clause 18 (4)—*Appeal to Minister*

Mr. Laflamme: Mr. Macgillivray, a few minutes ago gave explanations with regard to the ministerial discretion in cases of the suspension of a licence. I think the representations made by the pilots on this is that they do not precisely object to the use of the ministerial discretion, they just do not understand why, if the Minister uses his discretion in cases like this after hearings, his decision could not leave right to appeal.

Mr. Macgillivray: This, of course, was...

Mr. Laflamme: When I am talking about appeal, I am referring to appeal to the courts.

Mr. Macgillivray: Yes, this is the point I mentioned to Mr. Bell.

I believe, on my reading of the Federal Court Act, that such an appeal lies here, without our saying so. However, the Department of Justice is not prepared to give us that unqualified an opinion. So they say that if we wish to ensure that a decision of the Minister under subclause (4) is to be appealable to the federal court, we would have to insert a provision here.

I do not have a draft of any such provision.

Mr. Laflamme: Is it the intent of the department to be precise on this and to leave no room for ambiguity, and to state precisely that there will be a right of appeal?

[Interprétation]

Le greffier: Je vais lire l'article en entier tel qu'il serait après l'amendement. Avec l'amendement proposé par M. Trudel, l'article 18 (1) se lirait comme il suit:

Une administration doit, avant de refuser d'attribuer un brevet ou un certificat de pilotage, ou d'annuler un brevet ou un certificat de pilotage en application du paragraphe (6) de l'article 15, donner au requérant ou au titulaire, ou à son représentant, toute possibilité raisonnable de se faire entendre au sujet de la demande.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, il ne s'agit que d'élargir cet article pour le conformer aux autres articles que nous avons adoptés et qui concernaient le titulaire du brevet et du certificat.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Voulez-vous parler de l'amendement que nous venons d'adopter?

M. Trudel: Oui.

M. Macgillivray: En réalité, il corrige une erreur de rédaction, car nous avions l'intention que l'article 18 (1) inclue le cas de l'annulation d'un certificat aux termes du paragraphe (6) de l'article 15 et nous avons omis de faire ce renvoi au moment de la rédaction. C'est une correction de cette faute.

L'article 18 (1), tel qu'il est modifié, est adopté.

Les paragraphes (2) et (3) sont adoptés.

L'article 18 (4)—*Appel au ministre*

M. Laflamme: Monsieur Macgillivray a donné des explications il y a quelques minutes au sujet du pouvoir discrétionnaire du ministre dans les cas de suspension d'un brevet. Je pense que les représentations faites par les pilotes à ce sujet indiquaient qu'il ne s'objectait pas précisément à l'utilisation du pouvoir discrétionnaire du ministre, il voulait seulement comprendre pourquoi, si le ministre use de son pouvoir discrétionnaire après des audiences, sa décision ne pourrait pas comporter le droit de faire appel.

M. Macgillivray: Ceci, bien sûr, était...

M. Laflamme: Lorsque je parle d'appel, je me réfère à l'appel aux tribunaux.

M. Macgillivray: Oui, c'est ce que j'ai mentionné à M. Bell.

Je crois, d'après ce que j'ai lu dans la Loi sur la Cour fédérale qu'un tel appel existe ici, sans qu'il soit nécessaire de le stipuler. Cependant, le ministère de la Justice n'est pas prêt à nous donner un avis aussi peu compétent. Ils disent donc que si nous souhaitons assurer qu'une décision du ministre en vertu du paragraphe (4) doit laisser place à un appel auprès de la Cour fédérale, nous devrions insérer ici une disposition à cet effet.

Je n'ai pas le texte d'une telle disposition.

M. Laflamme: Est-ce que le ministère a l'intention d'être précis à ce sujet et de ne pas laisser place à l'ambiguïté, c'est-à-dire de stimuler précisément que le droit d'appel existera?

[Text]

Mr. Macgillivray: We are prepared to do that if the committee so wishes, sir. If you would prefer to have the clause stand, we could produce a very short clause saying that an appeal to the federal court lies against a decision under subclause (4).

Mr. Laflamme: Thank you.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Is it not a point though that there is the unwritten right of appeal to the federal court from an arbitrary act to the authority? That is the unstated part of the remedies that the pilots would have.

Mr. Macgillivray: I think they have an appeal...

Mr. McCleave: Is this your understanding?

Mr. Macgillivray: Yes, and the appeal to the federal court does lie from a decision of the pilotage authority. We have that opinion from the Department of Justice.

Mr. McCleave: Surely.

Mr. Macgillivray: The question is whether an appeal would lie from a decision of the Minister under subclause (4).

• 1120

Mr. McCleave: My suggestion would be that the pilot who is faced with a bad decision has two options added. He can either go to the federal court or he can make his appeal to the Minister. Under those circumstances I think it probably goes too far to add yet another step.

Mr. Macgillivray: As I said, sir, we have no strong views on it. It is like the system in the armed services where you elect whether you will take the punishment of the tribunal or go on to a higher tribunal.

Mr. McCleave: Maybe it should be stood and the recommendation at least put before the Committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: The fact is that this only concerns the issuing of the pilotage certificate and I think that if we have to add a clause or a subclause that we give the applicant an opportunity to appeal to the federal court, I think that gives him full protection, even to the decision of the Minister, and I do not see how we could go any further than that. We will stand the clause and as soon as we have the subclause drafted...

Mr. Rock: Mr. Chairman, why get the Minister involved? Why not go ahead with the amendment suggested by the pilots; that is, that if a person wants to appeal he goes right to the federal court? Let us take this responsibility completely out of the Minister's hands.

[Interpretation]

M. Macgillivray: Nous sommes prêts à faire cela si le Comité le désire, monsieur. Si vous préférez que l'article soit réservé, nous pourrions présenter un article très court disant qu'un appel auprès de la Cour fédérale peut être fait contre une décision prise en vertu du paragraphe (4).

M. Laflamme: Merci.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: N'est-il pas vrai qu'il est sous-entendu qu'il existe un droit d'appel auprès de la Cour fédérale au sujet d'un acte arbitraire de l'administration? C'est la partie non écrite des moyens dont les pilotes disposeraient pour se corriger.

M. Macgillivray: Je pense qu'ils peuvent en appeler...

M. McCleave: Est-ce ainsi que vous le comprenez?

M. Macgillivray: Oui, et l'appel à la Cour fédérale existe à la suite d'une décision de l'administration du pilotage. C'est cet avis que le ministère de la Justice nous a donné.

M. McCleave: Sûrement.

M. Macgillivray: Il s'agit de savoir si un appel peut être fait à la suite d'une décision du ministre au terme du paragraphe (4).

M. McCleave: Je suggérerais que le pilote qui fait face à une mauvaise décision, a deux options devant lui. Il peut soit en appeler à la cour fédérale ou auprès du ministre. Dans ces circonstances, je pense que ce serait probablement aller trop loin que d'ajouter encore une autre étape.

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit, monsieur, nous n'avons pas d'opinion rigoureuse à ce sujet. C'est comme le système qui existe dans les forces armées, où vous pouvez choisir d'accepter la punition du tribunal ou vous présenter devant un tribunal plus élevé.

M. McCleave: Peut-être que nous devrions réserver le paragraphe et que les recommandations devraient être présentées au comité, monsieur le président.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Le fait est que cela concerne seulement la délivrance du certificat de pilotage et je pense que si nous devons ajouter un article ou un paragraphe, pour donner au requérant la possibilité d'en appeler auprès de la cour fédérale, je pense que cela lui donne une pleine protection, même vis-à-vis la décision du ministre, et je ne vois pas comment nous pourrions aller plus loin. Nous réserverons l'article et dès que le paragraphe sera rédigé...

M. Rock: Monsieur le président, pourquoi impliquer le ministre? Pourquoi ne pas accepter l'amendement suggéré par les pilotes; c'est-à-dire que si une personne veut en appeler, elle se présente directement devant la cour fédérale? Enlevons complètement cette responsabilité des mains du ministre.

[Texte]

Mr. Macgillivray: I think, sir, if the Minister had his personal preference he would be very glad not to be involved in it. The problem is that we do not want to drive the pilots into expensive court proceedings in order to appeal something where they feel that they have not been given a fair hearing. We felt that we should try to allow them an appeal that would keep them out of the courts.

Mr. Rock: But do you not think it would be embarrassing if the Minister decided that this person should not have a licence and he appeals and goes to the federal court and the court rules that he should have one? I think we would put the Minister in an embarrassing position and the Minister, of course, is listening to the officers of the authority and what they find.

Mr. Macgillivray: No, the Minister will be listening to an officer who is appointed under this clause to hold a hearing and determine the facts.

Mr. Rock: Oh, yes.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: In relation to the last remarks of Mr. Rock, I think we should not lose sight of the fact that the Minister has an overriding responsibility for the manner in which the port authorities are operated. I may be wrong on this from a legal point of view, but it seems to me that if there is dissatisfaction with a ruling of the port authority that what may really be called into question is the competency of the authority, and this is where the Minister has an area of responsibility. I am not sure that the courts would have any authority or jurisdiction to rule on the general competency of the people making up the authority. If this was the basic question that involved an appeal, the Minister might be the most suitable avenue. If anyone who is learned in the law could verify that for me, I would be interested. It seems to me that we should not lose sight of the overriding responsibility of the Minister to the Cabinet and to Parliament in this situation. The Minister, whatever his personal preference may be, by virtue of his office, does have that kind of a responsibility.

• 1125

Mr. Macgillivray: As I have said, it is possible for the person who is dissatisfied with the ruling made by the pilotage authority to get into the federal court without going to the Minister. The question now is whether we will provide that if he does go to the Minister, he will also still be able to get into the federal court if he is dissatisfied with his ruling, and the federal court can question the thing on the grounds of whether the tribunal that is set up has failed to observe a principle of natural justice or otherwise acted beyond, or refused to exercise, its jurisdiction, has erred in law in making its decision or order, whether or not the error appears on the face of the record, or has based its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner, or without regard to the material before it. These are the grounds for a review by the

[Interprétation]

M. Macgillivray: Je pense, monsieur, que si le ministre avait le choix, il serait très heureux de ne pas être impliqué. Mais le problème est que nous ne voulons pas occasionner aux pilotes des procédures juridiques dispendieuses afin d'en appeler d'une décision lorsqu'ils pensent ne pas justement s'être fait entendre. Nous avons pensé essayer de leur permettre d'en appeler, de sorte qu'ils n'auraient pas à se présenter devant les tribunaux.

M. Rock: Mais ne pensez-vous pas que ce serait embarrassant si le ministre décidait que cette personne ne devrait pas avoir de brevet, et que par la suite cet homme se présente auprès de la cour fédérale et que ce tribunal décide qu'il devrait en avoir un? Je pense que nous mettrions le ministre dans une situation embarrassante, et le ministre, bien sûr, s'appuie sur ce que les représentants de l'administration lui disent et sur ce qu'ils découvrent.

M. Macgillivray: Non, le ministre écouterait une personne qui sera nommée en vertu de cet article pour tenir une audience et déterminer les faits.

M. Rock: Oui.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: En ce qui concerne les dernières remarques de M. Rock, je pense que nous ne devrions pas perdre de vue le fait que le ministre a une responsabilité primordiale dans la manière dont l'administration d'un port fonctionne. Je peux faire erreur du point de vue juridique, mais il me semble que s'il y a un mécontentement quant à une décision d'une administration d'un port ce qu'il faudrait vraiment examiner c'est la compétence de l'administration, et, c'est là que le ministre exerce sa responsabilité. Je ne suis pas certain que les tribunaux auraient un pouvoir ou une juridiction leur permettant de décider de la compétence générale des personnes qui constituent l'administration. Si c'était la question fondamentale, en ce qui concerne un appel, le ministre pourrait constituer le meilleur débouché. Si une personne compétente en droit pouvait vérifier cela pour moi, cela m'intéresserait. Il me semble que nous ne devrions pas perdre de vue la responsabilité primordiale du ministre vis-à-vis le cabinet et le Parlement dans cette situation. Le ministre, quelle que soit sa préférence personnelle, en vertu de ses fonctions, est chargé de ce genre de responsabilité.

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit, une personne qui n'est pas satisfaite de la décision prise par l'administration de pilotage peut faire appel à un tribunal fédéral sans passer par le ministre. La question est de savoir si nous déciderons que s'il s'adresse au ministre, il pourra encore faire appel au tribunal fédéral s'il n'est pas satisfait de la décision du ministre, et si le tribunal fédéral pourra étudier l'affaire en se fondant sur l'idée que le tribunal original n'a pas observé un principe de justice naturel ou a dépassé sa compétence, refusé de l'exercer, a commis une erreur juridique, que cette erreur soit évidente ou non, ou a fondé sa décision ou son ordonnance sur des préjugés plutôt que sur les faits. Ce serait-là les raisons possibles d'une révision par un tribunal fédéral des décisions prises par un comité ou une commission fédérale ou par tout autre tribunal.

[Text]

federal court of the decisions of any federal board, commission or other tribunal.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I am not learned in the law, but I think if the appeal is such that there is an argument in law, as Mr. Macgillivray says, you can go to the federal courts. If there is a type of complaint that borders on facts or administration, you might go to the Minister, and I do not really think this should be subject to appeal. It is a matter of principle; it is not a serious matter of principle, but I think that should be the final avenue.

Mr. Macgillivray: As I say, on this we are quite easy here. If the Committee felt that we should provide for an appeal from the Minister's findings to make it abundantly clear that there is an appeal, if the Committee wishes that, we are prepared to ask the Department of Justice to draft an appropriate amendment.

Mr. Bell: I would sooner defeat the Minister next election than take him to court if he does something wrong.

The Chairman: Mr. Laflamme, do you still maintain that we should have an amendment to this clause?

Mr. Laflamme: I think Mr. Macgillivray has inserted it.

The Chairman: If the Committee wants to.

Mr. Laflamme: Well in a sense that the ministerial discretion may stay there, if the purpose is to lie on the shoulders of a pilot whose licence has been cancelled or refused. That is the usual style, that is correct, but as this is his life, this is the way he earns his living, he should have, even after the ministerial discretion is exercised, the right of appeal. If Mr. Macgillivray is quite ready to stipulate precisely in the proposed act that the ministerial discretion will leave right to appeal, that is correct.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I think in that case we should make a decision whether we want such a clause in or not before Mr. Macgillivray has one made up. I think we should make that decision now. I am in favour of a clause such as that, an extra clause, so I think we should make that decision first. Not actually voting on a clause, but just a decision whether we should have one inserted or not, and if so, then Mr. Macgillivray can have one prepared for later on today.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I think the Committee agrees that for the protection of the pilot, there should be such a clause in the proposed act. If Mr. Macgillivray is ready to have one drafted, I do not see why we could not stand the clause and get that insertion drafted.

The Chairman: So we will vote on Clause 18 (4). Carried?

An hon. Member: No.

Clause 18 (4) allowed to stand.

The Chairman: We will move on to Clause 19.

[Interpretation]

M. Bell: Monsieur le président, je ne connais pas très bien la loi, mais je crois que si l'appel est tel qu'il peut trouver un bien-fondé dans la loi, comme M. Macgillivray l'a dit, il devrait y avoir possibilité d'appel à un tribunal fédéral. S'il y a un genre de plainte qui est fondé sur les faits ou sur l'administration, il serait possible de s'adresser au ministre, et je ne crois pas qu'il devrait y avoir possibilité d'appel dans ce cas. C'est une question de principe, et je crois que cela devrait être le dernier recours.

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit, nous sommes très flexibles à ce sujet. Si le Comité est d'avis que nous devrions donner une possibilité d'appel des décisions du ministre afin d'établir nettement qu'il y a une possibilité d'appel, nous sommes prêts à demander au ministre de la Justice de rédiger un amendement approprié.

M. Bell: Je préférerais défaire le ministre à la prochaine élection que de lui intenter une poursuite s'il fait une erreur.

Le président: Monsieur Laflamme, êtes-vous toujours d'avis qu'il devrait y avoir un amendement à cet article?

M. Laflamme: Je crois que M. Macgillivray l'a inséré.

Le président: Si le Comité le veut.

M. Laflamme: Le ministre devrait pouvoir conserver ses pouvoirs discrétionnaires si l'objectif est d'accabler un pilote dont le brevet a été annulé ou refusé. C'est ce qui se produit en général, mais comme il s'agit du gagnepain du pilote, il devrait avoir un droit d'appel même lorsque le ministre a exercé ses pouvoirs discrétionnaires. Si M. Macgillivray est prêt à préciser dans le projet de loi qu'il y aura un droit d'appel lorsque le ministre aura pris une décision, je serai satisfait.

M. Rock: dans ce cas, monsieur le président, nous devrions décider si nous voulons qu'un tel article soit rédigé avant que M. Macgillivray en fasse rédiger un. Je crois que nous devrions prendre cette décision tout de suite. Je suis en faveur d'un article de ce genre, et je crois que nous devrions prendre cette décision d'abord. Il ne s'agit pas d'adopter un article, mais de décider s'il devrait y en avoir un et, si c'est le cas, M. Macgillivray peut en faire rédiger un plus tard.

M. Duquet: Monsieur le président, je crois que le Comité est d'accord que pour la protection du pilote, il devrait y avoir un article de ce genre dans le projet de loi. Si M. Macgillivray est prêt à en faire rédiger un, je ne vois pas pourquoi nous ne réserverions pas l'article jusqu'à ce que cet amendement soit rédigé.

Le président: Nous allons donc voter pour le paragraphe (4) de l'article 18. Est-il adopté?

Une voix: Non.

Le paragraphe (4) de l'article 18 est réservé.

Le président: Nous allons passer à l'article 19.

[Texte]

On Clause 19—

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the pilots have made a suggestion that the second line in paragraph (a) read: "who is an employee of an Authority does not act as a pilot for a period of two years". That by the way is their last suggestion, for a good number of pages—that is to give some hope to the Committee. I will ask Mr. Macgillivray for his reaction there, too.

Mr. Macgillivray: There is nothing wrong with the thought that a person should not pilot if he has not exercised the privilege of his licence for two years, and that the user of a certificate should not, but two years may be too long a time. It may not be too long a time in some districts, in others I am satisfied it is too long a time.

I think this varies with local circumstances, and we should leave this to be handled by the pilotage authority under the regulations that it will make under Clause 14.

• 1130

Mr. McCleave: I think that is a good explanation, Mr. Macgillivray. Is the licence an open one as to time or is it up for renewal every certain period of time?

Mr. Macgillivray: It will be open as to time but the pilotage authority will be able to make regulations respecting examinations from time to time to see that a person still maintains his competence. The licence would become invalid if he fails to pass this examination or could be cancelled as we provided for under Clause 15.

Mr. McCleave: I think your suggestion is perhaps too restrictive.

Mr. Macgillivray: I think it should be left to the regional pilotage authority to decide this in the light of local circumstances.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, what about the circumstance where a licensed pilot is appointed as a member of the authority? This refers only to an employee of an authority. As I read this, if a licensed pilot were appointed a member of the authority, he would still be a pilot. I realize there is a distinction between the people who are going to be chairman, vice-chairman and other members of the body. What is the situation here? If a part-time member of the authority is a licensed pilot, does this mean he can continue to be a functioning pilot? I am trying to get the picture of how this might work out and as to whether it is a desirable situation or not.

Mr. Macgillivray: As I read the bill, sir, if the pilot were appointed as a member of an authority, he would either cease to be an employed pilot or continue to be so. As long as he continues as an employee, his licence would remain valid. If he were going to be appointed as a member of the authority to do full-time work as such, say as chairman or vice-chairman, then he would cease to be an employee of the authority. He would not be able to pilot.

24001—3½

[Interprétation]

A l'article 19—

M. McCleave: Monsieur le président, les pilotes ont proposé qu'on dise à la deuxième ligne de l'alinéa (a): «qui est un employé d'une administration et qui n'agit pas comme pilote pendant une période de deux années». Soit dit en passant, c'est là leur dernière proposition pour plusieurs pages à venir, et cela peut donner un certain espoir au Comité. Je voudrais demander à M. Macgillivray son opinion à ce sujet.

M. Macgillivray: Il n'y a rien de mauvais à l'idée qu'une personne ne devrait pas piloter si elle n'a pas exercé son métier pendant deux années, pas plus que l'usager d'un certificat, mais deux années peut être une période trop longue. Il se peut que ce ne soit pas une période trop longue dans certains districts, mais je suis convaincu qu'elle serait trop longue dans d'autres.

Je crois que cela varie selon les conditions locales, et nous devrions permettre à l'Administration du pilotage de prendre cette décision au moyen des règlements qu'elle va établir en vertu de l'article 14.

M. McCleave: Je crois que c'est une bonne explication, monsieur Macgillivray. Le brevet est-il ouvert quant au temps ou doit-il être renouvelé périodiquement?

M. Macgillivray: Il sera ouvert, mais l'Administration du pilotage pourra établir des règlements concernant des examens périodiques afin de déterminer si une personne est toujours compétente. Le brevet serait annulé si le pilote échouait à l'examen ou pourrait être annulé en vertu des dispositions de l'article 15.

M. McCleave: Votre proposition est peut-être trop restrictive.

M. Macgillivray: Je crois que l'Administration de pilotage régional devrait pouvoir prendre une décision à ce sujet à la lumière des circonstances locales.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, que penser de la situation selon laquelle un pilote breveté est nommé comme membre d'une Administration? Cela se rapporte seulement à un employé de l'administration. Si je comprends bien, il continuerait d'être un pilote. Je réalise que la situation serait différente pour le président, le vice-président et les autres membres de l'organisme. Quelle serait cependant la situation si un membre à temps partiel de l'Administration était un pilote breveté? Pourrait-il continuer d'agir comme pilote? J'essaie seulement de savoir si cette situation est souhaitable.

M. Macgillivray: A mon avis, si le pilote était nommé comme membre d'une Administration, il pourrait cesser d'être pilote employé ou continuer d'en être un. Quand il continue d'être un employé, son brevet reste valide. S'il était nommé comme membre à plein temps de l'Administration, disons comme président ou comme vice-président, il cesserait alors d'être l'employé de l'Administration. Il ne pourrait donc plus être un pilote.

[Text]

Mr. Barnett: He would cease to be an employee.

Mr. Macgillivray: If he became a full-time member, I would think he would cease to be an employee.

Mr. Barnett: Yes but he would still hold his pilot's licence. In other words, can a chairman of an authority continue to hold a valid pilot's licence?

Mr. Macgillivray: He could not unless he kept on piloting and kept his knowledge up. If he is going to be chairman of an authority, he is not going to have time to do so. I am not sure that a pilot employed full time by an authority could be a member of the authority. If it is desired to get pilot representation on an authority, you are going to have one who is retired from pilotage.

The Chairman: Monsieur Laflamme.

Mr. Laflamme: Just one question of Mr. Macgillivray. What is the relation between Clause 15(5) and Clause 19(2)? I realize that we have stood Clause 15(5). We say in Clause 19(2) that:

(2) An Authority shall cancel a licence or pilotage certificate when a licensed pilot or holder of a pilotage certificate does not meet the qualifications required of a holder of a licence or pilotage certificate.

In Clause 15(5) we say:

(5) A licence or pilotage certificate remains in force while the licensed pilot or holder of the pilotage certificate is able to meet the qualifications prescribed...

Is it not the same thing?

● 1135

Mr. Macgillivray: The drafting here is perhaps a little confusing and perhaps the history of the thing will show why. The purpose in putting in Clause 15(5) was to ensure that existing pilotage licences would continue to be in force on the coming into force of the new act. So that was taken care of in Clause 15.

Then when we got into Clause 19, we were talking about the validity of licences generally and a provision was made there that an authority would cancel a pilot licence when the pilot or the holder of a certificate ceased to meet the qualifications. I am not sure whether I have asked the Justice draftsman to take a look at Clause 19(2) and see if it is necessary at all in the light of the previous provisions. I do not believe we have had a report from him on it.

Mr. Laflamme: Thank you.

Mr. Duquet: May I ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Macgillivray, suppose a pilot's licence has been cancelled according to the clause we are now

[Interpretation]

M. Barnett: Il cesserait d'être un employé.

M. Macgillivray: S'il devenait un membre à plein temps de l'Administration, il me semble qu'il cesserait d'être un employé.

M. Barnett: Oui, mais il détiendrait encore son brevet de pilote. En d'autres termes, un président d'une administration peut-il continuer de détenir un brevet de pilote valide?

M. Macgillivray: Il ne peut pas à moins qu'il continue de piloter et se tienne à jour. S'il devient président d'une administration, il n'aurait pas le temps. Je ne sais pas si un pilote employé à plein temps par une administration pourrait être membre de l'administration. Si l'on veut qu'il y ait des représentants de pilotes dans l'administration, il faudra que ce soit des pilotes à leur retraite.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je voudrais poser une question seulement à M. Macgillivray. Quelle est la relation entre le paragraphe (5) de l'article 15 et le paragraphe (2) de l'article 19? Je sais que nous avons réservé le paragraphe (5) de l'article 15. On dit au paragraphe (2) de l'article 19:

(2) Une Administration doit annuler un brevet ou un certificat de pilotage lorsqu'un pilote breveté ou le titulaire d'un certificat de pilotage ne remplit pas les conditions exigées du titulaire d'un tel brevet ou certificat.

On dit au paragraphe (5) de l'article 15:

(5) Un brevet ou un certificat de pilotage reste valide quand le pilote breveté ou le titulaire du certificat de pilotage peut remplir les conditions prescrites...

N'est-ce pas la même chose?

M. Macgillivray: Le libellé porte peut-être un peu à confusion ici, permettez-moi de vous en indiquer la raison. L'article 15(5) fut inséré afin d'assurer que le certificat de pilotage qui existe resterait valide lorsque la nouvelle loi sera mise en vigueur. L'article 15 prend soin de ce problème-là.

A l'article 19, il s'agissait de la validité en général des brevets et on y a inséré une disposition stipulant qu'une administration annulerait un brevet de pilotage lorsque le pilote ou le titulaire d'un certificat ne remplit pas les conditions. Je ne me rappelle pas si j'ai demandé au fonctionnaire du ministère de la Justice responsable du libellé d'étudier l'article 19(2) afin d'établir si cet article est nécessaire, étant donné les dispositions précédentes. Je ne crois pas qu'il nous ait fait parvenir un rapport à ce sujet.

M. Laflamme: Merci.

M. Duquet: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur Macgillivray, supposons qu'on annule le brevet d'un pilote en vertu de l'article que nous

[Texte]

studying, that he has not been operating for two years and then his licence is not valid any more, and suppose he wants to apply six months later or year later, having been a pilot, for a new licence. Can he do that provided he still has the qualifications?

Mr. Macgillivray: There would be nothing to stop him applying as a new applicant in the same way as anyone else. He would be subject to the same requirements as any other new applicant, including the requirement as to age; but if he were to quit piloting after he has passed the age limit for a new entrant, he would probably not be able to get back in.

Mr. Duquet: No, but as long as he has not reached the retirement age which is 65 years of age he can apply any time?

Mr. Bell: No, no.

Mr. Macgillivray: No, no. There will be an age established by the regulations under Clause 42 for entry into the pilot profession.

Mr. Duquet: I see, and we have not reached that clause yet.

Clauses 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 and 28 agreed to.

On Clause 29—*Her Majesty not liable*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, the suggestion from the pilots, which, on the face of it, seems to have merit, would make that clause read "Her Majesty, or an Authority," and these are the extra words: "or a body corporate that is contracted pursuant to Clause 9(2)" then: "is not liable for any damage or loss occasioned by the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate". I gather the argument is that the whole body corporate should not be accountable for the negligence of one of its members. I wondered what Mr. Macgillivray's response was to this suggestion.

Mr. Macgillivray: Two-fold, sir. In the first place I do not think that under the circumstances where a pilotage authority has contracted for pilot services with a corporation, that that pilot corporation could, in any way, be found liable for the neglect, want of skill or negligence of its members. Nevertheless, if it is the desire of the Committee to make their point abundantly clear we would have no objection to an amendment. However, the suggestion of our Department of Justice draftsman is that the preferable place to put it would be in Clause 30. So Clause 30 instead of reading as it is now, would read as follows: A licensed pilot or a body corporate with which an Authority contracts pursuant to subsection (2) of section 9 for the services of licensed pilots is not liable in damages in excess of the amount of one thousand dollars...

[Interprétation]

études à l'heure actuelle, et disons que cet individu ne pratique pas sa profession durant deux ans et que son brevet cesse d'être valide. Supposons maintenant qu'il fasse une demande, six mois plus tard, ou un an plus tard, afin d'obtenir un nouveau brevet. Peut-il en obtenir un, s'il remplit toujours les conditions?

Mr. Macgillivray: Il n'y a rien qui l'empêcherait de faire une demande en tant que nouveau requérant, comme c'est le cas pour tout autre individu. Il serait assujéti aux mêmes exigences que tout autre nouveau requérant, y compris le règlement ayant trait à la limite d'âge; mais s'il quitte son emploi de pilote après avoir dépassé l'âge limite pour un nouveau débutant, on ne lui permettrait probablement pas de réintégrer sa profession.

Mr. Duquet: Non, mais pourvu qu'il n'ait pas atteint l'âge de la retraite, c'est-à-dire 65 ans, il peut poser sa candidature n'importe quand?

Mr. Bell: Non.

Mr. Macgillivray: Non. Les règlements à l'article 42 établiront l'âge auquel on peut débiter dans la profession du pilotage.

Mr. Duquet: Je comprends, et nous n'en sommes pas encore à cet article.

Les articles 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 sont adoptés.

A l'article 29—*Absence de responsabilité de Sa Majesté*

Mr. McCleave: Monsieur le président, d'après la suggestion des pilotes qui, de prime abord, semble être bien fondée, l'article devrait se lire comme suit: «Les dommages ou pertes résultant de la faute, de la négligence, de l'impéritie ou d'un acte délictueux d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage n'engagent ni la responsabilité de Sa Majesté, ni celle d'une Administration,» et voici les mots qu'il faudrait y ajouter: «ou un corps constitué qui est engagé par contrat en vertu de l'article 9(2)». Je crois comprendre qu'il s'agirait de ne pas rendre le corps constitué entier responsable de la négligence d'un de ses membres. Je me demande ce que serait la réaction de M. Macgillivray envers cette suggestion.

Mr. Macgillivray: Monsieur, j'ai une double réponse. D'abord, je ne pense pas que, dans les circonstances où une administration de pilotage ait contracté afin d'obtenir des services de pilotage avec une société, que cette société de pilotage pourrait être tenue responsable, de quelque façon que ce soit, de la négligence, de l'impéritie ou d'un acte délictueux d'un de ses membres. Néanmoins si c'est le désir du comité de rendre son point assez clair, nous n'avons pas d'opposition à un amendement. Cependant, la suggestion de notre rédacteur du ministère de la Justice est qu'il est préférable de le placer dans l'article 30 de sorte que l'article 30 à la place de se lire comme il l'est maintenant se lirait de la façon suivante: Un pilote breveté ou une corporation qui fait un contrat avec une autorité selon le paragraphe (2) de l'article 9 pour les services de pilote breveté n'est pas responsable des dommages dépassant le montant de \$1,000...

[Text]

• 1140

Mr. McCleave: There would have to be a change, for any damage or loss occasioned by the fault of that licensed pilot, would there not? The "his" would refer to the licensed pilot surely, and not the authority.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. McCleave: Well if this is agreeable, Mr. Chairman, perhaps we could carry Clause 29 and make the amendment to Clause 30.

Clause 29 agreed to.

On Clause 30—*Limitation of pilot's personal liability*

The Chairman: I will ask Mr. McCleave to read the amendment on Clause 30 on page 19:

Mr. McCleave: I move that Clause 30 be amended by striking out line 12 on page 19 and substituting therefor:

'A licensed pilot or a body corporate with which an Authority contracts pursuant to subsection (2) of section 9 for the services of licensed pilots is not liable in damages in excess of the amount of one thousand dollars...'

The Chairman: Is that agreed? Mr. Barnett.

Mr. Barnett: There is a difference and I do not know whether the question of the corporate body as this reads would be responsible for damages up to \$1,000. I do not know whether this is a matter of great consequence.

The original suggestion was that there be no liability on the corporate body as such. As I understood Mr. Macgillivray, it was just a matter of the Department of Justice suggesting that Clause 30 was a more suitable place to incorporate the idea rather than in Clause 29.

The Chairman: Perhaps if you would let Mr. Macgillivray explain...

Mr. Macgillivray: I am afraid I do not have a very clear explanation. The fact is that we had this suggestion contained in the brief that the pilot representatives presented to the Committee on the first day and in anticipation of an amendment being moved by a member of the Committee we asked the Department of Justice to draft it. They came back with the draft in that form saying that it was preferable to have it in Clause 30 rather than in Clause 29 and as we have had a great deal of drafting being done on an urgent basis there, I did not question the point.

Mr. McCleave: Perhaps this one should be stood, Mr. Chairman, because it may be a little awkward and I do not think it has the effect Mr. Barnett envisages. You could not make somebody liable quite by using that term, they would have to be liable in some other sense, but I think probably it could be drafted better.

The Chairman: Mr. Deachman.

[Interpretation]

M. McCleave: Il y aurait dû y avoir un changement, pour plus de dommages ou pertes occasionnés par la faute de ce pilote breveté, n'est-ce pas? Le «son» se rapporterait sûrement au pilote breveté et non à l'autorité.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. McCleave: Si vous êtes d'accord monsieur le président, nous pourrions adopter l'article 29 et modifier l'article 30.

L'article 29 est adopté.

L'article 30—*Limitation de la responsabilité personnelle du pilote*

Le président: Je vais demander à M. McCleave de lire l'amendement à l'article 30 à la page 19.

M. McCleave: Je propose que l'article 30 soit amendé en éliminant la ligne 12 située à la page 19 et en lui substituant l'article qui suit:

«Un pilote breveté ou une corporation avec laquelle une autorité fait un contrat selon le paragraphe (2) de l'article 9 pour les services d'un pilote breveté n'est pas responsable des dommages intérêts dépassent le montant de \$1,000...

Le président: Est-ce adopté? Monsieur Barnett.

M. Barnett: Il y a une différence et je ne sais pas si la question de la corporation serait responsable de dommages allant jusqu'à \$1,000. Je ne sais pas si c'est une chose qui a beaucoup de conséquence.

La proposition originale était que la corporation en tant que telle n'avait pas de responsabilité. Comme je comprends ce qu'a dit M. Macgillivray il s'agissait seulement d'une proposition du ministère de la Justice que l'article 30 soit mieux placé afin d'incorporer l'idée plutôt que dans l'article 29.

Le président: Peut-être que si l'on laissait M. Macgillivray expliquer...

M. Macgillivray: J'ai peur de ne pas avoir une explication très claire. Cette proposition était contenue dans l'exposé que les représentants du pilote présenté au comité le premier jour et par anticipation d'une modification qu'un membre du comité propose un amendement, nous avons demandé au ministère de la Justice de la rédiger. Ce dernier est revenu avec une rédaction en cette forme en indiquant qu'il était préférable de l'avoir à l'article 30 plutôt qu'à l'article 29 et comme il y a beaucoup de rédaction qui ce fait de façon urgente, je n'ai pas passé la chose au vote.

M. McCleave: Il faudrait peut-être le réserver, monsieur le président, car cela peut être un peu maladroit et je ne crois pas que cela aura les effets que M. Barnett envisage. Est-il possible de rendre quelqu'un responsable en utilisation ces termes, ils devraient être responsables dans un autre sens, mais je crois qu'ils pourraient être probablement rédiger d'une meilleure façon.

Le président: Monsieur Deachman.

[Texte]

Mr. Deachman: Mr. Chairman, lawyers interested in marine matters on the West Coast have made arguments to me that the amount of \$1,000 should be raised considerably and I believe there was a recommendation to that effect contained in the Report of the Royal Commission. On the other hand, I have heard other arguments made that if the amount of liability imposed on pilots were raised considerably, then they would have to bond themselves against such losses. Indeed, then the cost of that would have to be charged back to the cost of pilotage and the vessel would again find itself paying for the cost of that.

As a vessel must insure itself to begin with, it would now find itself paying insurance twice, once as an insured and once in the cost of the pilot incorporated in one way or another in the pilotage fee. Giving regard to these two opposing arguments, I would like to hear what the witnesses have to say on this matter just for our own clarification.

● 1145

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, I agree with the view expressed by those who spoke to Mr. Deachman's second that is on the face of it when you first read the report of the royal commission it perhaps sounds sensible to increase the amount of liability from the present \$300, which is in the Canada Shipping Act, to \$25,000 which the commission recommended. However, on the basis that Mr. Deachman has explained there is no doubt that there would be a duplication of insurance and that the cost of this would eventually be paid by the users of the pilotage service. For this reason we decided not to accept the recommendation of the royal commission, but we just thought we were bringing the figure of \$300, which was established in the last century, up to about an equivalent amount by setting it at the round figure of \$1,000.

Mr. Bell: We have created a situation where the licensed pilot has to be careful of what he does because he might lose his licence or be fined, but the pilot with a certificate goes charging up and down the river because he has no licence to lose and he cannot be fined.

Mr. Macgillivray: We must remember that when we are talking about the holder of a pilotage certificate we are talking about a master or a mate of the ship. I should say that quite separately we have had representations from the Canadian Merchant Service Guild that the Canada Shipping Act should be amended so as to give a similar limitation to the officers of ships because we do have the situation where ships officers now are faced with the necessity of carrying rather substantial insurance because claims have been made against them. I think the place to cover this if it is to be covered would be in the Canada Shipping Act as a matter dealing with the ships officers.

The Chairman: For the benefit of the members—some members said that we did not have any amendments, but there is an amendment—I would ask Mr. McCleave to read it for the benefit of the members.

[Interprétation]

M. Deachman: Monsieur le président, les avocats qui se préoccupent de l'affaire maritime sur la côte ouest vont présenter un argument à l'effet que le montant de \$1,000 pourrait être beaucoup plus élevé et je crois qu'il y avait une recommandation à cet égard dans le rapport de la Commission royale. D'un autre côté, j'ai entendu d'autres arguments que si le montant de la responsabilité imposé au pilote était relevé considérablement ils devraient se prémunir eux-mêmes de pertes de ce genre. Bien sûr, le coût serait alors imputé au coût du pilotage et le navire se retrouverait encore à payer ce coût. Puisqu'un navire doit être assuré, on se trouverait à payer double assurance si le pilote doit verser des frais de pilotage. J'aimerais que les témoins tentent d'éclaircir la situation.

M. Macgillivray: Si vous lisez le rapport de la commission royale d'enquête, vous verrez que la commission a recommandé de fixer à \$25,000 le montant de responsabilité qui est présentement de \$300 en vertu de la Loi sur la Marine marchande du Canada. Cependant, M. Deachman a bien dit qu'il y aurait sans doute double assurance et que le tout serait probablement payé par ceux qui utilisent les services de pilotage. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas accepter la recommandation de la commission royale d'enquête; nous avons toutefois cru bon de proposer \$1,000 au lieu des \$300, chiffre qui a été établi au cours du dernier siècle.

M. Bell: Nous avons créé une situation qui oblige le pilote breveté à être prudent parce que s'il ne l'est pas, il peut perdre son permis ou avoir à payer une amende; par contre, le pilote détenteur d'un certificat peut naviguer sur nos rivières et faire ce qu'il veut parce qu'il n'a pas de permis à perdre et qu'on ne peut lui imposer une amende.

M. Macgillivray: Il ne faut pas oublier que lorsque nous parlons du détenteur d'un certificat de pilotage, nous parlons du capitaine ou de l'officier d'un navire. La *Canadian Merchant Service Guild* nous a demandé de modifier la Loi sur la Marine marchande du Canada afin que les officiers de navires puissent jouir du même genre de droit. En effet, il arrive que les officiers de navires aient à s'assurer parce que les gens leur intentent des procès. Je crois que le taux pourrait être inclus dans la Loi sur la Marine marchande du Canada puisqu'il s'agit des officiers de navires.

Le président: Puisque certains députés n'ont pas les amendements, je demanderais à M. McCleave de lire son amendement.

[Text]

Mr. McCleave: I move that Bill C-246 be amended by deleting the first line of Clause 30 and substituting therefor:

a licensed pilot or body corporate with which an authority contracts pursuant to subsection (2) of section 9 for the services of licensed pilots is not...

Mr. Barnett: Mr. Chairman, could we stand this to give us time to think about it over the lunch hour?

The Chairman: Is it agreed that we stand this clause until after lunch?

Mr. Rock: What is the reason? It is a matter of including the incorporated body in there; that is all. It is just a simple matter.

Dr. Camu: Mr. Chairman, if I may come in at this point. It is very simply that this is a key clause where there is a choice: the pilot can be employed as an employee or as a group with a contract. That covers both parts hereto.

An hon. Member: That is the idea.
Amendment agreed to.
Clause 30 as amended agreed to.

On Clause 31—

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Dominion Marine has a contention under Clause 31 that the liability might be passed on to the master of another ship on account of the act of the pilot. What is your comment on that, Mr. Macgillivray?

Mr. Macgillivray: I think the Dominion Marine Association's point is that here they are, required to take a pilot, and they still must be liable for his want of care, and this is just one of the facts of the situation when you get into compulsory pilotage. The compulsory pilot is still responsible for the navigation of a ship, but responsible as a person acting for the master of the ship, in the conduct of the ship. This is not unique to our legislation. In other countries where they have compulsory pilotage, it is sometimes a feature that the negligence of the pilot or want of skill on his part still is attributable to the owner of that ship.

Mr. Bell: Yes, but they are saying that negligence is one thing but a wrongful act is another. You have them all lumped together, negligence and wrongful acts.

Mr. Macgillivray: The point here really is: who carries the insurance? A person who is likely to be damaged by a ship expects that ship to carry the insurance to underwrite whatever is the liability of the people aboard it. The alternative to this would be that people who may be damaged by a ship would have to carry their own insurance because of the fact that the pilot is limited in his liability, and even if he were not, he is undoubtedly not going to have the assets to settle a claim.

I think it is simply a matter of who is going to carry the insurance.

[Interpretation]

M. McCleave: Je propose que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la première ligne de l'article 30 qui serait remplacé par ce qui suit:

un pilote breveté ou une société avec lesquels une autorité signe un contrat aux termes du paragraphe (2) de l'article 9 pour les services de pilotes brevetés n'est pas...

M. Barnett: Pourrions-nous réserver cet amendement et y revenir après le déjeuner?

Le président: Êtes-vous d'accord pour que l'on réverse cet article?

M. Rock: Pourquoi? On ne veut qu'inclure le mot société; c'est une question assez simple.

M. Camu: Il s'agit d'un article clé ou il y a un choix: le pilote peut être embauché en tant qu'employé ou en tant que groupe avec un contrat. Les deux parties sont donc incluses.

Une voix: C'est cela.
L'amendement est adopté.
L'article 30 est adopté tel que modifié.

A l'article 31—

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: La *Dominion Marine* se demande si, en vertu de l'article 31, le capitaine d'un autre navire peut être responsable pour les actes posés par le pilote. Qu'en pensez-vous, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Je pense que le point de l'Association de la marine fédérale est que ici on leur demande de prendre un pilote, et qu'ils doivent toujours être responsables pour ce manque de soins, et c'est juste l'un des faits de la situation quand on entre dans le pilotage obligatoire. Le pilote obligatoire est encore responsable pour la navigation du navire, mais responsable en tant que personne agissant pour le propriétaire du navire dans la conduite du navire. Ceci n'est pas unique dans notre législation. Dans d'autres pays, où ils ont un pilotage obligatoire c'est quelquefois un fait que le négligence du pilote ou son manque de compétence est toujours attribuable au propriétaire de ce navire.

M. Bell: Oui, mais ils disent que la négligence est une chose et qu'un acte erroné en est une autre. Ici vous avez toutes ces choses groupées ensemble, la négligence, et les actes erronés.

M. Macgillivray: Le point est réellement celui-ci: qui supporte l'assurance? Une personne qui pourra subir des dommages d'un navire s'attend à ce que ce navire supporte une assurance qui lui permette de souscrire à la responsabilité des gens qui sont à bord. Une autre alternative à ceci serait que les gens qui peuvent subir des dommages de la part d'un navire devraient supporter leur propre assurance à cause du fait que le pilote se voit limité dans sa responsabilité, et même s'il ne l'était pas, il ne va certainement pas avoir l'actif nécessaire pour solutionner une réclamation.

[Texte]

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Could I ask Mr. Macgillivray if the Department of Justice people or himself or others have studied the effects of these words, "wilful and wrongful act", in relation to the somewhat historic relationship between the pilot and the ship itself, and the liability that flows from the pilot's act.

Mr. Macgillivray: I think the historic relationship is that a pilot, when he is taken aboard the ship, is regarded in law as a servant of the owner of the ship, or, at the very least, as a person contracting to perform a service for the ship and for which the ship is liable. It sets up a situation where the ship is liable for his actions, so that the shipowner is liable for all of the people on board the ship—the ship's officers and the pilot—and he insures as such. He is insuring himself against the liabilities that will arise from negligence of his own officers, and wilful and wrongful acts of his own officers, and that insurance is just going to cover the pilot as well.

Mr. McCleave: It has reference to most of the law of master and servant. But the master would in effect be liable, would he not, for a wilful and wrongful act of a servant, but he would not be liable for a criminal act. Is that not where the distinction lies? Am I correct in that?

Mr. Macgillivray: I do not think I have looked at that since I left law school, sir.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Could I ask a question which seems to me to be pertinent here? Does the owner of a ship or his agent, the master, have any discretion at all as to whether or not they take a particular pilot?

Mr. Macgillivray: Under the present system they do not, sir, as it exists under the by-laws of the various pilotage districts, but under the new regime it will be a question of how the regulations of the pilotage authorities are written. The normal practice is that pilots are put on a "tour de rôle" and are assigned in sequence to ships, and the shipowner takes the man who comes.

The Chairman: Mr. McCleave.

• 1155

Mr. McCleave: Mr. Chairman if I could raise a point with Mr. Macgillivray—a somewhat interesting point. If we took these words out it would seem to me that there would be a great disposition in cases of damage for the ship itself to do everything in its power to fasten wilful and wrongful action on the pilot. For example, say a tanker that had a Canadian pilot aboard ran around and they did not want to get stuck with a million dollar-plus bill everybody would land on the pilot for his action. On balance I think it would be better for the ship to take its

[Interprétation]

Je pense que c'est simplement une affaire de qui va supporter l'assurance.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Pourrais-je demander à M. Macgillivray si les gens du ministère de la Justice ou lui-même ou d'autres ont étudié les effets de ces mots, «acte intentionnel et erroné», en ce qui concerne les rapports passés entre le pilote et le navire lui-même, et la responsabilité qui découle de l'acte du pilote.

M. Macgillivray: Je pense que le rapport existant dans le passé est qu'un pilote, lorsqu'il est pris sur un navire, est considéré par la loi comme serviteur du propriétaire du navire, ou au moins comme une personne s'engageant à accomplir un service pour le navire et pour laquelle le navire est responsable. Cela crée une situation dans laquelle le navire est responsable de ses actions, si bien que le propriétaire du navire est responsable pour tous les gens qui se trouvent à bord du navire (les officiers du navire et le pilote) et il s'assure comme tel. Il s'assure contre les responsabilités qui se produiront à la suite de la négligence de ses propres officiers, et à la suite des actes intentionnels et erronés de ses propres officiers, et cette assurance va couvrir le pilote également.

M. McCleave: Ceci se rapporte pour ainsi dire à la plus grande partie de la loi du maître et du serviteur. Mais le maître serait en effet responsable, n'est-ce pas, pour un acte intentionnel et erroné d'un serviteur, mais il ne serait pas responsable pour un acte criminel. N'est-ce pas là que la distinction se trouve? Est-ce que je ne me trompe pas en cela?

M. Macgillivray: Je ne pense pas que j'aie examiné cela depuis que j'ai quitté l'université où l'on enseigne le droit, monsieur.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Pourrais-je poser une question qui me semble pertinente ici? Est-ce que le propriétaire d'un navire ou son agent, le maître du navire a un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le fait qu'il prend ou ne prend pas un pilote particulier?

M. Macgillivray: En vertu du système actuel ils n'en ont pas, monsieur, étant donné qu'il existe en vertu des règlements des divers districts de pilotage, mais en vertu du nouveau régime cela dépendra de la manière dont les règlements des autorités du pilotage sont écrits. La pratique normale est que les pilotes sont mis sur un «tour de rôle» et sont affectés par ordre à des navires et le propriétaire du navire prend l'homme qui se présente.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, pourrais-je soulever un point avec M. Macgillivray (un point qui me semble assez intéressant). Si nous supprimons ces termes il me semble qu'en cas de dommage au navire on serait porté à jeter le blâme sur le pilote. Supposons qu'un pétrolier ayant un pilote canadien à bord échoue et comme personne ne veut avoir un compte d'un million de dollars sur les bras on jettera le blâme sur le pilote. A tout prendre je crois qu'il serait préférable que le navire prenne ces chances avec son pilote mais la responsabilité

[Text]

chances with its pilot but the liability is there. Examining it in my mind, I have to reject the suggestion that has been made to us.

Clause 31 agreed to.

On Clause 32—*Liability for pilotage charges*

Mr. McCleave: Mr. Chairman, there is a suggestion here that in addition the charterer also be part of those jointly and severally liable to pay pilotage charges. It adds another body to whom the pilots can look for their money.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Note that I think we should hear all the arguments in here. The Chamber of Shipping of British Columbia, the Shipping Federation of Canada make the recommendation that there is no justification to make a voyage charter liable for such charges any more than to make a shipper of goods by rail liable for the wages of the engine driver. I wonder if we might have comment from the witnesses in regard to their ideas on the position of the charterer and his liabilities.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I should say, sir, that under the present legislation charterers are not liable. I do not think this has put us to any disadvantage. We have some pretty strong weapons for collecting pilotage, the strongest of which is the power to detain the ship to ensure payment. In my view, it would not strengthen the clause very much to add the charterer as a person liable. So far as we are concerned as technical people, we really have no strong views one way or the other. I think there is considerable merit in the argument put forward by the Dominion Marine Association and the others.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: May I ask a question? To what extent have the owner and master and agent been able to get off the hook and leave you with the damages so that it would be desirable indeed to go against a charterer?

Mr. Macgillivray: Perhaps I had better ask Captain Latter who is Superintendent of Pilotage and closer to the business to answer that question, sir.

The Chairman: Captain Latter.

Captain A. D. Latter (Superintendent of Pilotage, Ministry of Transport): Mr. Chairman, in the last 10 years we have had occasion to hold four ships in Canada for lack of payment of pilotage dues. This is the only time we have held ships where agents refused to pay and had the money to pay. We have had some occasion where companies have gone bankrupt and we have had to go through the courts to collect a portion of the pilotage under the Bankruptcy Act. A portion of the pilotage.

Mr. Rock: But they did have the services of a pilot?

Captain Latter: Oh, yes, they had had the services of a pilot. One one occasion in 1965 we held a ship for the

[Interpretation]

est toujours là. Après examen je dois rejeter la proposition qui nous a été présentée.

L'article 31 est adopté.

A l'article 32—*Responsabilité du paiement des droits de pilotage*

Mr. McCleave: Monsieur le président, il est aussi proposé que de plus l'altréteur du navire soit aussi solidairement responsable du paiement des droits de pilotage. Cela ajoute une personne à laquelle le pilote peut réclamer son argent.

Le président: Monsieur Deachman.

Mr. Deachman: Je suis d'avis que nous devrions entendre tous les arguments. La *Chamber of Shipping of British Columbia*, la fédération des armateurs du Canada me recommandent qu'il n'y a pas de justification de rendre un fréteur responsable du paiement des droits de pilotage pas plus qu'il n'est justifiable de rendre un expéditeur de marchandise par voie ferrée responsable du salaire de l'ingénieur. Est-ce que le témoin pourrait nos faire part de la position sur le fréteur et ses responsabilités.

Le président: Monsieur Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Je dois dire qu'en vertu de la présente loi les fréteurs ne ont pas responsables. Je ne crois pas qu'il y ait des avantages à cela. Nous sommes bien armés pour percevoir les droits de pilotage car nous pouvons retenir le navire afin d'en assurer le paiement. A mon avis, cela ne renforcerait pas beaucoup l'article d'y ajouter que le fréteur soit responsable. En ce qui concerne les techniciens, nous n'avons pas d'opinions plus prononcées d'un côté ou de l'autre. Je crois que l'argument qui a été présenté par la *Dominion Marine Association* et autres est très valable.

Le président: Monsieur Deachman.

Mr. Deachman: Puis-je poser une question? Jusqu'à quel point le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire ont-ils pu s'en sauver et vous laissez avec les dommages pour que vous ayez recours au fréteur?

Mr. Macgillivray: Peut-être que le capitaine Latter qui est surintendant du pilotage pourrait répondre à cette question.

Le président: Capitaine Latter.

Capitaine A. D. Latter (Surintendant du pilotage, ministère des Transports): Monsieur le président, au cours des dix dernières années, nous avons eu l'occasion de retenir 4 navires au Canada parce que le paiement des droits de pilotage n'avait pas été versé. Se sont les seuls cas où nous avons dû retenir des navires où les agents refusaient de payer et avaient l'argent pour le faire. Dans certains cas des compagnies ont fait faillite et nous avons dû avoir recours aux tribunaux pour percevoir les droits de pilotage en vertu de la loi sur les faillites. C'est-à-dire une partie des droits de pilotage.

Mr. Rock: Mais ils avaient les services d'un pilote?

Mr. Latter: Oui ils avaient les services d'un pilote. En 1965 il y a eu un cas où nous avons retenu un navire

[Texte]

compulsory payment where the services of the pilot were not given. There has been no occasion since to hold one for that reason.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, giving regard to what the witnesses have told us, I think perhaps we are better with a simple clause rather than attempting to add an additional party and perhaps additional complications. I will go along with the clause as it is.

Clauses 32 and 33 agreed to.

On Clause 34—*Proceeding without a pilot*

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, may I ask Mr. Macgillivray for his reaction to the suggestion by the Dominion Marine Association that the clause be deleted or amended to make it inapplicable where exemptions to pilotage are given?

• 1200

Mr. Macgillivray: We have heard of two suggested amendments here, one from Mr. Brisset representing the shipping federation and other organizations and one from the Dominion Marine Association.

The one from Mr. Brisset, which is before you, was a suggestion that Clauses 34 and 37 be combined, it having really been our intention that where a ship proceeds without taking a pilot and in violation of the act, it should pay the fine plus the pilotage charges that it failed to pay.

This is a drafting point and we have taken it up with the Justice draftsman who has said that he does not feel that the two sections should be combined into one as was suggested by Mr. Brisset.

However, in order to satisfy the point suggested by the Dominion Marine Association, he has told us that we could put in an amendment to the two clauses, both 34 and 37, by prefacing the present wording with these words, "except where the authority waives compulsory pilotage". This would allow the pilotage authority to take care of the case on the basis of its circumstances. For instance, if the master of a ship should have to take the ship out of the conduct of a pilot who is there, then a portion of the pilotage dues could be waived.

The Chairman: I will have the Clerk read the amendment.

The Clerk: Moved by Mr. Deachman

That Clause 34 be amended by inserting in line 1, "except where the authority waives compulsory pilotage"

Amendment agreed to.

The Chairman: Do you agree that Clause 34 be carried as amended? Mr. Barnett.

Mr. Barnett: There is a suggestion that there might be a new subclause (2) added which would define the respon-

[Interprétation]

pour les forcer à payer les droits de pilotage et dans ce cas les services d'un pilote n'avaient pas été fournis. Il n'y a pas eu d'autre occasion de retenir un navire pour cette raison depuis.

M. Deachman: Monsieur le président, compte tenu des témoignages, il serait peut-être préférable de conserver l'article simple plutôt que d'y ajouter une personne et peut-être aussi des complications. Je suis d'accord avec l'article tel qu'il est.

Les articles 32 et 33 sont adoptés.

A l'article 34—*Marche sans pilote*

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, puis-je demander à M. Macgillivray ce qu'il pense de la proposition de la *Dominion Marine Association* visant à supprimer cet article ou à l'amender pour le rendre inapplicable là où les exemptions de pilotage est accordé?

M. Macgillivray: Nous avons reçu lecture des deux amendements proposés, l'un par M. Brisset qui représente la Fédération d'expédition et autres organismes et l'autre nous provient de *Dominion Marine Association*.

L'amendement que nous a présenté M. Brisset, que vous avez devant vous, propose que les articles 34 et 37 n'en forme qu'un. Nous avions réellement l'intention lorsqu'un navire navigue sans prendre un pilote et contrevient à la loi, de lui faire payer une amende en plus du salaire du pilote qu'il n'a par conséquent pas payé.

Par ailleurs, cet amendement concerne le légiste et nous lui en avons parlé. Ils nous ont dit qu'ils ne croyaient pas que les deux articles ne devraient en former qu'un comme l'a proposé M. Brisset.

Cependant, pour donner suite à la proposition de la *Dominion Marine Association*, le légiste nous a dit que nous pourrions insérer un amendement aux articles 34 et 37, en ajoutant au début du libellé ces mots: «sauf dans le cas où l'administration renonce au pilotage obligatoire». Ces quelques mots permettront à l'administration d'étudier les cas en tenant compte des circonstances. Par exemple, si le capitaine devait enlever la commande d'un navire à un pilote qui est là, il pourrait lui retirer une partie de son salaire.

Le président: Je vais demander au greffier de lire l'amendement.

Le greffier: Texte de l'amendement présenté par M. Deachman.

Que l'article 34 soit amendé par l'insertion à la ligne 1 des mots suivants:

«sauf quand l'administration renonce au pilotage obligatoire.»

L'amendement est adopté.

Le président: Êtes-vous d'accord pour qu'on adopte l'article 34 comme amendé? Monsieur Barnett, vous avez la parole.

M. Barnett: On a proposé qu'il y ait un nouveau paragraphe (2) qui définirait les responsabilités qu'aurait un

[Text]

sibilities as between a pilot and the holder of a pilotage certificate, indicating that the licensed pilot should have the prior right as far as the navigation of the ship. I am wondering what consideration may have been given to this. One of the questions that enters into this is the relationship between the master of the vessel and the pilot and the holder of a pilotage certificate.

Mr. Macgillivray: Sir, if the master of the vessel has officers who are competent to have the conduct of the vessel in a particular area and he still takes a pilot, it is my feeling and our feeling that he should have the choice as to which of these two competent people he wishes to give the navigation of the ship to.

I do not think it is necessary to put in any provision that would take away from him his choice in the matter.

Clause 34 as amended agreed to.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I did not catch precisely what Mr. Barnett requested in the explanation given by Mr. Macgillivray and I would therefore like some clarification.

Let us suppose that on the same ship there is a licensed pilot and a holder of a pilotage certificate, which of the two is in charge?

• 1205

Mr. Macgillivray: It would seem to me, sir, that this is a matter for the master of a ship to decide from time to time. For instance, suppose one of his officers holds a pilotage certificate for the waters concerned and he is coming up the St. Lawrence River and that officer is not to come on watch on the regular course for a certain time, he may wish to take a pilot and have him have the conduct of the ship for a certain period and then when the new officer of the watch comes on, who holds a pilotage certificate, turn the conduct of the ship over to him and relieve the pilot.

Mr. Laflamme: Would it be during the process of the compulsory area?

Mr. Macgillivray: No.

Mr. Laflamme: This is in fact the situation when a ship takes on a pilot, they need him. The pilot is on duty and he navigates the ship, and then at once the captain may say, "I have the holder of a certificate here. He will take over." I think this is vague for so many reasons. The pilot is there; he has been requested; he is in a compulsory area. The only thing he requests is that he be the one who navigates.

Mr. Macgillivray: I think it would be most unlikely that a master of a ship would have on the bridge at one and the same time an officer of the ship who is competent to do the piloting and a pilot whom he must pay extra money to do this.

Mr. Laflamme: Let us take a ship that travels in a compulsory area, let us say, for a period of 20 or 24 hours. On this ship there is only one holder of a pilotage certificate. He will not work for 24 hours. Then for the time the pilot is requested to take over I think he should

[Interpretation]

pilote et au titulaire d'un certificat de pilotage. Il faudrait aussi indiquer que le pilote breveté devrait avoir la priorité quant à la bonne marche du navire. Je me demande si on a attaché une certaine importance à ce paragraphe. L'une des questions que l'on se pose concerne les liens qui unissent le capitaine du navire au pilote et au titulaire d'un certificat de pilotage.

M. Macgillivray: Monsieur, si le capitaine du navire a des officiers qui peuvent assurer la bonne marche du navire dans une région donnée et qu'ils prennent en surplus un pilote, il me semble qu'ils devraient pouvoir choisir l'homme qu'ils désirent.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter une disposition et selon laquelle ils ne pourraient plus faire ce choix.

L'article 34 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Monsieur Laflamme, vous avez la parole.

M. Laflamme: Je n'ai pas saisi exactement la demande de M. Barnett et l'explication qu'en a donnée M. Macgillivray n'était pas assez claire.

Supposons qu'à bord du même navire, il y ait un pilote breveté et un titulaire d'un certificat de pilotage; lequel des deux assure la bonne marche du navire?

M. Macgillivray: Il me semble monsieur qu'il s'agisse-là d'un sujet que le capitaine du navire doit reviser de temps à autre. Supposons par exemple qu'un de ces officiers détienne un certificat de pilotage qui lui permette de naviguer dans ces eaux qu'il remonte le St-Laurent et que cet officier ne puisse pas assurer la marche du navire au cours d'une certaine période, il peut désirer prendre un pilote qui assure la marche du navire au cours d'une certaine période. Le nouvel officier du garde, qui possède un certificat de pilotage, assure la relève de l'ancien pilote et voit à la bonne marche du navire.

M. Laflamme: Serait-ce au cours de la période de navigation dans la zone de pilotage obligatoire?

M. Macgillivray: Non.

M. Laflamme: Lorsqu'un navire s'assure les services d'un pilote, c'est qu'ils ont besoin de lui. Le pilote est de devoir et il assure la bonne marche du navire, et à un moment donné, le capitaine peut dire: «Il y a ici un titulaire d'un certificat. Il prendra la relève.» Cette situation est plus ou moins claire pour bien des raisons. Le pilote est là, on l'a demandé, et il se trouve dans une région de navigation obligatoire. La seule chose qu'il demande, c'est qu'il soit celui qui assure la bonne marche du navire.

M. Macgillivray: Il est improbable que le capitaine d'un navire accepte qu'il y ait sur le pont en même temps un officier du navire qui puisse piloter et en même temps un pilote qu'ils doivent payer en surplus pour faire le même travail.

M. Laflamme: Prenons le cas d'un navire qui navigue dans une zone de pilotage obligatoire, disons au cours d'une période de 20 à 24 heures et que sur ce navire il n'y ait qu'un seul titulaire d'un certificat de pilotage. Il ne travaillera pas au cours de ces 24 heures. Au cours de

[Texte]

have the responsibility because at this time if something goes wrong between the pilot and the captain the captain may say, "I will take my member of the crew who has a certificate."

Mr. Macgillivray: I think, sir, that this might become a little more clear when we consider the proposed amendments to Clause 16, which deal with the relationship between the pilot and the master.

Mr. Laflamme: Correct.

Mr. Macgillivray: I feel, though, that at all times the master of the ship must have control and be able to decide which—if he has two people aboard—of them will have the conduct of the ship.

Mr. Laflamme: Could we not adjourn this, because we need to discuss it on Clause 16. I think it raises a lot of problems on board.

The Chairman: You mean that you want to stand this clause?

Mr. Laflamme: Stand this clause until we have a chance to look at Clause 16.

The Chairman: Shall we stand Clause 34?

Mr. Laflamme: Could we not adjourn, Mr. Chairman?

The Chairman: Gentlemen, it is after 12 o'clock and we have had a good morning's sitting. We will adjourn until after Orders of the Day at 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1538

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum.

Mr. Deachman, on a point of order.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, we passed Clause 31 this morning, but...

The Chairman: For your information, Mr. Deachman, we are up to Clause 34. We allowed Clause 34 to stand before lunch.

Mr. Deachman: I realize that, sir, but there have been some discussions amongst us here, amongst the members of the shipping industry and with the government witnesses this morning regarding a couple of words which appear in Clause 31.

The Chairman: Mr. Deachman, I imagine you want to refer to Clause 31.

Mr. Deachman: Yes, and I am asking...

The Chairman: Just a minute, I have to get the approval of the Committee to let you go on because this clause has been voted on already.

Mr. Deachman is asking to comment on Clause 31. Is it agreed?

[Interprétation]

cette période où on demande au pilote de le remplacer, je crois qu'il devrait y avoir à ce moment-là la pleine responsabilité, car s'il y a un accrochage entre le pilote et le capitaine, le capitaine peut lui dire: «Je prendrai un membre de l'équipage qui possède un certificat».

M. Macgillivray: Je crois que cette question s'éclaircira lorsque nous étudierons les amendements proposés à l'article 16, qui traite des relations qui doivent exister entre le pilote et le capitaine.

M. Laflamme: Très bien.

M. Macgillivray: Je crois cependant qu'en tout temps, le capitaine de bateau puisse avoir la situation en main et décider, s'il a deux personnes compétentes à bord, lequel des deux assurera la bonne marche du navire.

M. Laflamme: Est-il possible de ne pas passer ce sujet, car nous devons en discuter lors de l'étude de l'article 16. Je crois que cette question soulève beaucoup de problèmes à bord.

Le président: Vous dites donc que vous voulez que l'on réserve cet article?

M. Laflamme: Que l'on réserve cet article jusqu'au moment où nous étudierons l'article 16.

Le président: Allons-nous réserver l'article 34?

M. Laflamme: Ne pourrions-nous pas ajourner, monsieur le président?

Le président: Messieurs, il est plus de midi et nous avons eu une excellente avant-midi de travail. Nous ajournons jusqu'à la réception de l'ordre du jour qui nous parviendra à 3 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum.

Monsieur Deachman en appelle au Règlement.

M. Deachman: Monsieur le président, nous avons adopté l'article 31 ce matin, mais...

Le président: Nous en sommes maintenant à l'article 34, monsieur Deachman. Nous avons réservé l'article 34 avant le déjeuner.

M. Deachman: Je sais, mais nous avons discuté la question avec les représentants de l'industrie maritime et les témoins du gouvernement et il y a deux ou trois mots qui attiré notre attention à l'article 31.

Le président: Monsieur Deachman, je suppose que vous parlez de l'article 31.

M. Deachman: Oui, je demande...

Le président: Un instant, je dois avoir l'approbation du comité pour vous permettre de continuer parce que nous avons déjà adopté cet article.

Monsieur Deachman revient à l'article 31. Êtes-vous d'accord?

[Text]

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Deachman: Thank you, Mr. Chairman, and I thank the members of the Committee for permitting this intervention.

Would you please refer to Clause 31(b), and I would like to read the text;

(b) the damage or loss was occasioned by the fault, neglect, want of skill...

The words I want to draw attention to are:

...or wilful and wrongful act of a licensed pilot.

The words "wilful and wrongful act" are an addition to this text which we cannot find anywhere else in similar texts.

I want to refer to the Canada Shipping Act, Section 340(3), the last two sentences of which read:

...or such loss or damage being occasioned by the act or default of a licensed pilot.

I want to draw to your attention that this term "wilful and wrongful act" does not appear there.

• 1540

Now there are historic shipping conventions, in which the same terms appear. I refer to the Pilotage Act of 1913 in which liability of the owner or master in the case of a vessel under pilotage is described this way:

...or any loss or damage caused by the vessel or by any fault of the navigation of the vessel in the same manner as if he would if pilotage were not compulsory...

I want also to refer to the Brussels Convention of 1910 in which the safe phraseology is used:

...for the unification of certain rules of law in regard to collisions...

There again, it refers to the fault of the pilot.

I want clarification on the reason the term "wilful and wrongful act" was introduced? Why should these additional words be attached to a clause where traditionally they have never existed before, and why should this be created as an additional liability? I am simply arguing that they should not exist there and that we should follow the historic custom. I would be grateful to hear from the witnesses as to what these two words mean in this particular text and why they are in addition to Clause 31.

Mr. Rock: An additional liability to whom?

Mr. Deachman: Mr. Rock asks: whom are these an additional liability to. This becomes an additional and very special liability to the shipper for what is essentially the wilful—strangely enough—and wrongful act of the pilot. The argument I make is that it exceeds any previous description of that kind in law or in conventions of which we are aware.

[Interpretation]

Des voix: D'accord.

M. Deachman: Merci, monsieur le président, et membres du comité.

Je vous renvoie au paragraphe b) de l'article 31 qui est le suivant:

(b) que les dommages ou pertes résultent de la faute, de la négligence, de l'impéritie...

et les mots sur lesquels je veux attirer votre attention sont:

...ou d'un acte délictueux d'un pilote breveté.

Les mots «acte délictueux» ont été ajoutés au texte malgré le fait qu'ils ne se trouvent dans aucune autre loi semblable.

Je parle de la Loi sur la marine marchande du Canada, paragraphe (3) de l'article 340, les deux dernières phrases qui stipulent que:

...ou que la perte ou le dommage résulte d'une action ou d'une omission de la part d'un pilote breveté.

Je vous signale qu'on ne trouve pas les mots «acte délictueux».

Depuis toujours, les conventions et un très haut transport maritime utilisent les memos. Je parle de la loi sur le pilotage de 1913 dans laquelle on parle de la responsabilité du propriétaire ou du capitaine lorsque le navire est sous la conduite d'un pilote en ces termes.

...ou toute perte ou dommage au causés par le navire ou par toute erreur de navigation du navire tout comme si le pilotage n'était pas obligatoire...

Je vous renvoie à la convention de Bruxelles de 1910 qui utilise les mots suivants:

...pour leur réunion de certaines règles de loi à l'égard des collisions...

On parle également de la faute du pilote.

Je veux des explications à ce sujet, je veux savoir pourquoi les mots «acte délictueux» ont été inclus? Pourquoi inclure ces mots dans l'article quand cela ne s'est jamais fait auparavant et pourquoi imposer cette nouvelle responsabilité? Je soutiens qu'il ne devrait pas s'y trouver et qu'on devrait s'en tenir au précédent point. J'aimerais savoir quelle interprétation les témoins donnent à ces mots dans le présent contexte et pourquoi ils se trouvent dans l'article 31.

M. Rock: Une nouvelle responsabilité pour qui?

M. Deachman: M. Rock demande pour qui cette nouvelle responsabilité. C'est une nouvelle responsabilité d'un genre très spécial pour l'armateur à l'égard de ce qui est, et c'est étrange, un acte délictueux du pilote. Tout ce que je veux dire, c'est qu'on va plus loin ici que dans toutes les lois ou conventions que nous connaissons.

[Texte]

M. Macgillivray: In order to comment fully and properly on Mr. Deachman's remarks, I would really have to have a look at the text from which he quoted.

As I explained this morning, the owner of the ship is liable now for the damage or loss occasioned by the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of a member of the crew thereof, and he insures against that. Without any effect on this insurance, I am sure that insurance could extend to the act of a pilot.

Now the choice of the language by the legal draftsmen is something that I cannot comment on. I think if we had used the words "wrongful act or default", I am not sure whether that is the wording in one of the items you quoted from, it would include everything that is here and would have been a little more explicit.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, Mr. Macgillivray, the witness, says that he is not sure how or where the legal draftsmen found these additional words which do not appear in any other texts, "wilful or wrongful", and how they have been added.

• 1545

In the circumstances, I wonder if we could come back to this a little later. I realize I am taking up the time of the Committee at this point, but perhaps a little later on when we come to wind it up we could come back to this particular point and find out why these additional responsibilities are being laid on the shipper while they have been left as a matter between the person damaged or the owner of the property damaged and the pilot who has committed the wilful damage.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, it does seem, this matter having been opened up, that there are one or two...

The Chairman: Sometimes that is what you get for opening up a section that has already been voted down.

Mr. Barnett:...points that should be considered in relation to it and if there is going to be any review by legal draftsmen in the Department of Justice, it seems to me that we should discuss them now.

As it appears to me, the phrasing in Clause 31 has not been considered altogether separately from the phrasing in Clause 30. I would like someone to comment whether or not my understanding is correct. As I understand it, the licensed pilot is not liable for any damage in excess of \$1,000 in respect to the matter set out in Clause 30. If one reads that in connection with the additional wording in 31, I assume that if it were a wilful and wrongful act by a pilot that \$1,000 limit would not apply.

In other words, if the owners of the ship would have recourse against the pilot, presumably in an action of law, and that is a factor which should be considered.

The other thing that occurred to me as I listened to Mr. Deachman, I was trying to call to mind some of the discussions we had on Bill C-2 when we spent quite a bit of time on the question of the amount of liability on a ship and when, at least as far as those classes of ships involved were concerned, there was a maximum liability of roughly fourteen million dollars placed on the owner of a ship. It seems to me that the principle we were

[Interprétation]

M. Macgillivray: Afin de pouvoir répondre à M. Deachman, il faudrait que j'étudie les textes qu'il a cités.

Comme je l'ai dit ce matin, le propriétaire du navire est maintenant responsable pour les dommages ou les pertes qu'il subit par la faute, la négligence, le manque de compétence ou un acte délictueux d'un membre de l'équipage et il est assuré en conséquence. Je pense que cette assurance, sans changement, pourrait couvrir les actes du pilote.

Je ne peux évidemment pas parler du choix des mots des juristes. Si nous avions dit «acte délictueux ou défauts», je pense que ces mots étaient utilisés dans une de vos citations, nous en serions exactement au même point, nous serions même plus explicites.

M. Deachman: Monsieur le président, M. Macgillivray, le témoin, dit qu'il ne sait pas très bien comment les juristes qui ont rédigé les bills en sont venus à utiliser ces mots qui ne se retrouvent dans aucun autre texte de loi et, «acte délictueux».

Je me demande donc si nous ne pourrions pas y revenir un peu plus tard. Je sais que je prends le temps du Comité, mais plus tard au cours de notre étude, nous pourrions y revenir et voir pourquoi ces nouvelles responsabilités ont été imposées à l'armateur, quand jusqu'à présent cette question était une affaire entre la personne qui avait subi les dommages ou le propriétaire des biens endommagés et le pilote qui avait causé délibérément les dommages.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, il me semble, maintenant qu'on en parle, qu'il y a un ou deux points...

Le président: Voilà ce qui arrive souvent quand on revient sur un article qui a déjà été adopté.

M. Barnett: ...qui devrait être étudié et s'il y a une révision par les rédacteurs du bill du ministère de la Justice, il me semble que nous devrions en parler maintenant.

Selon moi, le libellé de l'article 31 n'a pas été pris séparément du libellé qu'on trouve à l'article 30. Je me demande si quelqu'un pourrait me dire si je comprends bien le texte. Il me semble que le pilote breveté n'est pas responsable des dommages pour plus de \$1,000 conformément à l'article 30. Pour ce qui est de l'article 31, je présume que s'il s'agit d'un acte délictueux et délibéré du pilote, cette limite de \$1,000. ne s'applique pas.

En d'autres mots, si les propriétaires du navire n'ont pas de recours contre le pilote, je suppose que dans la loi, c'est un facteur dont il faut tenir compte.

En écoutant les observations de M. Deachman, j'essayais de me rappeler les discussions que nous avons eues au sujet du bill C-2, je pense que nous avons discuté longuement la question de savoir quelles sont les responsabilités devait assumer le navire et pour ces catégories de navires, je crois que le maximum était d'à peu près \$14 millions pour le propriétaire. Le principe que nous tentions d'établir clairement était le fait que dans certaines limites les gens qui subissent des dommages par

[Text]

seeking to establish there clearly was that up to certain limits the people suffering damage as a result of some action by a ship should be covered through the insurance principle up to that maximum without question as to the what the cause of the damage was.

It seems to me those are the two questions involved in the matter as it has been raised by Mr. Deachman.

The Chairman: Gentlemen, I think we should come back to our normal item. When we left to adjourn for lunch we were on Clause 34.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, before leaving...

The Chairman: Order, please.

Mr. Deachman: On a point of order, Mr. Chairman, are we just at that point and are we just letting the matter drop or is the Committee disposed to hear a motion? I would make an amendment if I had the unanimous agreement of the Committee that an amendment could be put. My amendment would simply drop out these additional words and we would be back to where we stood with historic texts. So I plead on this point of order with you, Mr. Chairman, to ask for unanimous consent of the Committee and if I have that consent then I will put the motion.

The Chairman: Does the Committee give unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Deachman: I move then...

The Chairman: Just a minute, please, just a minute. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, as long as that agreement does not imply support of the amendment.

The Chairman: Are you agreed, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: I am agreed that the matters of the questions raised are serious enough to warrant consideration, but I thought that before we actually dealt with any proposed amendment...

Mr. Deachman: It is hard to consider it without a motion, Mr. Barnett.

Mr. Barnett: ...that we would perhaps be getting some advice on the questions of draftsmanship.

Mr. Deachman: That would come the moment I make my motion.

Mr. Barnett: All right.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, although I do not think the amendment would change anything, I agree.

Mr. Deachman: Then if I have unanimous agreement, Mr. Chairman, I will move That the words appearing in Clause 31.(b), in lines 25 and 26, "or wilful and wrongful act" be deleted.

[Interpretation]

suite des opérations d'un navire devraient être protégés par une assurance jusqu'à un certain maximum quelque soit la cause des dommages.

Il me semble que ce sont là les deux points qu'a soulevés M. Deachman.

Le président: Messieurs, je pense que nous devrions entreprendre là où nous étions. Quand nous avons levé la séance pour le déjeuner, nous en ations à l'article 34.

M. Deachman: Monsieur le président, avant de parler d'autre chose...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Deachman: J'en appelle au règlement, monsieur le président, est-ce que les choses en restent là, n'allons-nous rien faire ou est-ce que le Comité est prêt à accepter une motion? Je présenterais un amendement si le Comité y consentais unanimement. Par mon amendement, ces mots seraient simplement envoyés et nous nous en tiendrions à ce qui a déjà été fait dans ce domaine. Je vous prie donc d'accepter mon appel au règlement, monsieur le président, et de demander si le Comité est d'accord pour que je présente ma motion.

Le président: Le Comité y consent-il unanimement?

Des voix: D'accord.

M. Deachman: Je propose donc que...

Le président: Un instant, s'il vous plaît. Le Comité est d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Barnett: Monsieur le président, je veux bien si cela ne spécifie pas que j'appuie l'amendement.

Le président: Êtes-vous d'accord, monsieur Barnett?

M. Barnett: Je suis d'accord que la question qui a été soulevée est assez importante pour être étudiée, mais je croyais qu'avant d'étudier un amendement...

M. Deachman: Il est difficile de le faire sans notion, monsieur Barnett.

M. Barnett: ...nous ayons quelques explications au sujet du libellé.

M. Deachman: Ça viendra dès que j'aurai présenté ma motion.

M. Barnett: Bien.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, même si je pense que l'amendement ne changera rien, je suis d'accord.

M. Deachman: Le Comité est donc unanime, monsieur le président, je propose que les mots qui se trouvent au paragraphe (b) de l'article 31, à la ligne 26, «ou d'un acte de lecture» soit supprimés.

[Texte]

● 1550

The Chairman: Do you have an amendment prepared on that? Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I covered this I think in quite a long exchange with Mr. Macgillivray this morning, and I think that the danger of accepting Mr. Deachman's amendment is simply this. Should something happen of a substantial nature—for example, suppose that a pilot had been aboard the *Arrow* when she went aground in Nova Scotia, that Aristotle Onassis and his people would spend a great deal of time and money, and there would be a lot of evidence by the master and crew to pin a wilful and wrongful act on the skipper of that vessel.

I think it is just as simple as that. Instead of the country, in this case, Canada, having a quick remedy against the ship, it would find itself embroiled in whether the poor pilot was actually guilty of a wilful and wrongful act or was guilty of something of a lesser degree, namely fault, neglect and want of skill. I think the government was right when it drafted the thing in the first place. While I know the views of the Dominion Marine Association on it, I think that in choosing between something that involves the ship and something that involves my country, I will vote for the country. I therefore reject the thought in this amendment.

The Chairman: Mr. Macgillivray, do you have any comment on this?

Mr. Macgillivray: I think I made my comment this morning, sir. It is to the effect that the best thing for all concerned is to make sure that every risk is insured. This risk will normally be covered by the ordinary insurance of the shipowner. The alternative is that the damaged person, who may possibly not carry insurance, will not recover.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, it seems that the government is protecting itself in creating these authorities, and the people they hire, whether by contract with an association or directly, will not be responsible for any damage that they themselves wilfully make. In other words, in all damages that occur on the ship for some reason or other or at sea in these waters, the owners of the ships will be responsible whether they themselves are responsible or not. Whether or not it is the person we impose on the ship who wilfully does something wrong which causes damage, we still hold the shipowner responsible no matter what.

In other words, the government itself and their agencies do not want any responsibility at all, no matter what. Is this not correct?

Mr. Macgillivray: No, sir. We are not putting the shipowner in any worse position in connection with damage done while the ship is under the conduct of this pilot than he is when damage is done when it is under the conduct of one of his own officers. If one of his own officers acts in a wilful and wrongful way so as to cause an accident, the shipowner is liable and he is insured to cover that liability. The same policy of insurance will

[Interprétation]

Le président: Avez-vous déjà rédigé l'amendement? M. McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, j'en ai parlé longuement avec M. Macgillivray ce matin, je pense qu'il y a un danger à accepter l'amendement proposé par M. Deachman. Disons que quelque chose d'important se produit, par exemple, disons qu'un pilote avait été à bord de l'*Arrow* quand il s'est échoué en Nouvelle-Écosse, et qu'Aristote Onassis et ses gens dépensent passablement de temps et d'argent et que le capitaine et l'équipage essayent de prouver qu'il y a eu un acte de la part de lui qui dirigeait le navire.

Toute la question est là. Au lieu de penser au prix, au Canada, de prendre des précautions à l'égard du navire, nous en sommes à la question de savoir si le pauvre pilote a réellement commis un acte délictueux ou s'il a été coupable de quelque chose de moins grave, d'une faute, d'une négligence ou d'impéritie. Je pense que le gouvernement a bien fait de rédiger le texte de cette façon. Je sais ce qu'en pense la *Dominion Marine Association*, mais s'il s'agit de choisir dans un cas comme celui-là entre quelque chose qui implique le navire et quelque chose qui implique le pays, j'opte pour le pays. Je ne peux donc accepter cet amendement.

Le président: Monsieur MacGillivray, avez-vous des observations à ce sujet?

M. Macgillivray: J'en ai parlé ce matin. J'ai dit que la meilleure chose à faire est de s'assurer que tous les risques sont couverts. Ces risques sont habituellement couverts par l'assurance ordinaire qu'obtient le propriétaire du navire. Sinon, il est possible que la personne qui a subi les dommages, qui peut très bien ne pas avoir d'assurance, ne puisse être dédomagée.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je pense que le gouvernement se protège en établissant ces administrations et les employés qu'elles engageront, que ce soit par contrat avec une association ou directement, ne seront pas responsables des dommages qu'ils causeront eux-mêmes volontairement. En d'autres mots, pour tous les dommages qui seront occasionnés par le navire pour quelque raison que ce soit, soit en mer, soit dans les eaux intérieures, les propriétaires des navires seront responsables que ce soit de leur faute ou non. Peu importe si c'est une personne que nous imposons au navire qui fait volontairement une faute entraînant des dommages, c'est toujours le propriétaire du navire qui en est responsable.

Le gouvernement lui-même et ses organismes ne veulent donc assumer aucune responsabilité quels que soient les cas. C'est exact?

M. Macgillivray: Non. Les propriétaires de navire ne sont pas dans une pire posture en ce qui a trait aux dommages causés par un navire sous la conduite d'un pilote qu'en ce qui a trait aux dommages causés par le navire pendant qu'il est sous la conduite d'un de ses officiers. Si l'un des officiers du navire commet un acte délictueux qui entraîne un accident, le propriétaire est responsable et il est assuré pour ce genre de choses. La

[Text]

cover him if the pilot is employed. As the pilot is employed, if his insurance policy does not cover that, if he is not liable, then you have to go and see about who is going to pay.

If it is another ship, if it is a collision, yes, the other ship's insurance covers, but if it is a wharf owner and the ship collides with a wharf, yes, that will cover it. But the damage might be done to somebody who does not normally carry insurance against this type of thing because he expects the shipowner to carry the insurance. In that case the person gives his claim to go unsatisfied. If you did not have a limit on the pilot's liability, it is unlikely that he would have the funds to do it.

The Chairman: Mr. Duquet.

• 1555

Mr. Duquet: Mr. Macgillivray, if anything should happen, as by Clause 31, that their major loss would be occasioned by fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of a licensed pilot, it so remains that this pilot is entitled to be fined as by Clause 31 to a maximum of \$1,000.

Mr. Macgillivray: The pilot himself would be...

Mr. Duquet: If he is found guilty of fault, neglect or any of the other...

Mr. Macgillivray: The shipowner would not be named to give the \$1,000.

Mr. Duquet: No, no. But the pilot would be.

Mr. Macgillivray: Yes, sir. But if I could refer to one of the pieces of legislation Mr. Deachman quoted from, the pilotage act of 1913 of the United Kingdom, it provides that where a vessel is operated, where a pilotage is compulsory, the owner shall be answerable for any loss or damage caused by the vessel or by any fault of the navigation of the vessel in the same manner as he would be if pilotage were not compulsory.

I contend that that gives us precisely the same result as we are achieving with different words in this clause.

Mr. Deachman: May I ask a question?

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Why is the definition different in Clause 30 than in Clause 31? In Clause 30 where we refer to \$1,000 for any damage or loss occasioned by his fault, neglect or want of skill—when we come down to Clause 31(b), we now have introduced the additional words "or wilful and wrongful act". Why was it decided that these two should differ?

Mr. Macgillivray: As a matter of fact, sir, at one stage it was suggested that "wilful and wrongful act" should be added to Clause 31, which of course would seem to be a wrong principle.

There are two different liabilities we are talking of here. There is the personal liability of the pilot in Clause 30, and it is generally conceded that when a person himself wilfully and wrongfully causes the damage, he should not be able to limit: The other—in Clause 31 we are

[Interpretation]

même assurance protégera le propriétaire lorsqu'un pilote sera employé. Si un pilote est employé et que son assurance ne couvre pas ce risque, lorsqu'il n'est pas responsable, il faut voir qui devra payer.

Si c'est un autre navire, dans le cas d'une collision, c'est l'assurance de l'autre navire qui paiera, si c'est un propriétaire de quai, disons que le navire qui est entré en collision avec le quai, est couvert. Toutefois, les dommages peuvent être causés par quelqu'un qui n'a pas ce genre d'assurance parce qu'il croit que le propriétaire du navire a une assurance. Dans ce cas, la réclamation n'a pas de suite. S'il n'y avait pas de limite à la responsabilité du pilote, il est probable qu'il aurait les fonds nécessaires.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur Macgillivray, si les pertes résultaient de la faute, de la négligence, de son incompétence ou d'un acte délictueux d'un pilote breveté, ce pilote peut être tenu de payer, en vertu de l'article 31, d'une amende de \$1,000 au maximum.

M. Macgillivray: Le pilote lui-même serait...

M. Duquet: S'il est trouvé coupable de faute, de négligence ou autre suspension.

M. Macgillivray: Le propriétaire du navire ne serait pas obligé de payer les \$1,000.

M. Duquet: Non, non. Mais le pilote le serait.

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Je voudrais en revenir à une loi qu'a citée. M. Deachman tout à l'heure, la loi sur le pilotage du Royaume-Uni de 1913; cette loi prévoit que lorsqu'un navire navigue dans une zone de pilotage obligatoire, le propriétaire sera responsable des pertes ou des dommages causés par le navire ou résultant d'une erreur de navigation comme il le serait si le pilotage n'était pas obligatoire.

Nous parvenons aux mêmes résultats avec des mots différents dans cet article.

M. Deachman: Puis-je poser une question?

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Pourquoi la définition n'est-elle pas la même à l'article 30 et à l'article 31? À l'article 30, le pilote est tenu de payer une amende de \$1,000 pour tout dommage ou toute perte résultant de sa faute, de sa négligence ou de son impéritie; à l'article 31 b), on a ajouté le terme «acte délictueux». Pourquoi a-t-on établi deux définitions différentes?

M. Macgillivray: En fait, monsieur, on a envisagé à un certain moment, d'ajouter le terme «acte délictueux» à l'article 31, ce qui semble être injuste.

Nous parlons ici de deux responsabilités différentes. Il s'agit d'une part de la responsabilités personnelle du pilote, à l'article 30 et il est généralement admis que lorsqu'une personne cause des dommages à la suite d'un acte délictueux, sa responsabilité ne doit pas être limitée. À l'article 31, il s'agit de la responsabilité du propriétaire

[Texte]

talking about the precarious liability of the shipowner. One is a limitation of liability; the other is a defence against any liability.

The Chairman: Monsieur Laflamme.

Mr. Laflamme: I believe, Mr. Chairman, that the motion put by my colleague, Mr. Deachman, has less efficiency than the one that is put here. If I read well, wilful and wrongful act in a sense is a crime. We do not want the bill limiting the responsibility of a given pilot who may commit a crime on ship.

Mr. Macgillivray: I think that is right, sir.

Mr. Laflamme: Then if we withdraw that, we diminish the advantages of, let us say, the shipping industry itself. We recognize the fact that any crime, even if it is committed on a ship by any person, whether he is a pilot or not, could be punished or has to be punished.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, it seems the way Mr. Laflamme has been saying it that if the pilot who would wrongfully and wilfully do something wrong, he could be punished. It does not seem that he has, according to this bill, any responsibility at all financially, no matter what. The way Mr. Laflamme explained it, you would understand as if he has. It is completely contrary to that. That is why I think Mr. Deachman is bringing this up. It is completely the reverse to what you have just stated, Mr. Laflamme.

Mr. Deachman: To make it perfectly clear, Mr. Chairman...

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: The reason I am bringing it out is that this deals with the wilful or wrongful act of the pilot who in this case is the agent of the government in causing damage here to a third party, and the cost of that action is not to be brought against the shipper. I say simply that it adds a new liability that historically has never existed in other legislation against the shipper. This is a case where either the Government of Canada or the third party ought to assume the liabilities between them. That is why I introduced the motion.

• 1600

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I raised the question earlier about Clause 30 and the difference in the wording. Am I right in understanding that if a pilot was proven to have done something wilfully wrong the \$1,000 limitation liability would not apply, that he could in fact be sued by the ship owner for recovery of the total amount up to the limit of his assets. Is this the correct difference between the two?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. One is a limitation of liability section and the other is a liability section.

The Chairman: Is the Committee ready for the question.

[Interprétation]

du navire. Le premier article limite la responsabilité, le deuxième la détermine.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: A mon avis, monsieur le président, la préposition faite par mon collègue, monsieur Deachman, est moins efficace que ce qui se trouve dans le bill. Si je lis bien, un acte délictueux est un crime dans un sens. Nous ne voulons pas que le bill limite la responsabilité d'un pilote qui commet un crime sur un navire.

M. Macgillivray: C'est juste, monsieur.

M. Laflamme: Par conséquent, si nous retirons cela, nous diminuons les avantages de l'industrie maritime elle-même. Nous reconnaissons le fait qu'un crime commis à bord d'un navire, que ce soit par le pilote ou non, pourrait être puni ou doit être puni.

Le président: Le comité est-il prêt à passer au vote? Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, d'après ce que M. Laflamme vient de dire, si le pilote commet un acte délictueux, il pourrait être puni. Mais il n'a, aux termes de ce bill, aucune responsabilité financière. M. Laflamme a présenté la chose d'une telle sorte que vous auriez pu comprendre le contraire. C'est pourquoi M. Deachman a soulevé la question. C'est tout à fait le contraire de ce que vous venez de dire, monsieur Laflamme.

M. Deachman: Je vais préciser la question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: J'ai soulevé ce problème car il s'agit d'un acte délictueux commis par le pilote qui est dans ce cas l'agent du gouvernement et cause des torts à un tiers; ce n'est pas le propriétaire du navire qui doit être responsable des frais. Nous passons ici une nouvelle responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire, responsabilité qui n'a jamais existé auparavant. Dans de telles circonstances, le gouvernement du Canada ou le tiers devrait assumer la responsabilité et se la partager. C'est pourquoi j'ai fait cette proposition.

M. Barnett: Monsieur le président, j'ai parlé tout à l'heure de l'article 30. En fait, si un pilote a commis un acte délictueux, la limite de \$1,000 ne s'appliquerait plus; il pourrait être poursuivi par le propriétaire du navire jusqu'à la limite de ses avoirs. Est-ce bien là la différence entre les deux?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. L'un des articles limite la responsabilité et l'autre la détermine.

Le président: Le comité est-il prêt à passer au vote?

[Text]

Mr. Bell: May I ask one quick question. Would a company ordinarily have insurance on this vicarious liability?

Mr. Macgillivray: Yes, I would say they have insurance. Any normally good company now carries insurance against third party liability and this covers the acts of the navigating officers aboard the ship, and if this clause stands as drafted it will also, I feel sure, and without any additional freedom, extend to the pilot who is aboard the ship.

Mr. Bell: Why are Dominion Marine worrying then?

Mr. Macgillivray: I believe the point was raised by the Shipping Federation. I must say that this type of liability has existed in the British legislation since 1913, when they first introduced compulsory pilotage.

Mr. Bell: In other words, if there is any legitimate worry it is fear of something new.

Mr. Macgillivray: It is not new, sir.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Mr. Deachman: I move that Clause 31(b) be amended by deleting lines 25, 26 and 27, and inserting the words
by the fault, neglect, or want of skill of a licensed pilot

Amendment negated.

The Chairman: Gentlemen, we will revert to Clause 34. Clause 34 was stood before lunch. We had an amendment on this clause, as follows. Mr. Deachman moved that Clause 34 be amended by deleting line 1, on page 20, and adding

Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory

and then it goes on from there.

Mr. Laflamme: I do not understand the purpose of the motion and I would like some explanation about it first.

The Chairman: It was discussed for about almost 20 minutes before lunch, Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: It might have been discussed. I apologize for my ignorance on it, but I would like to have a further explanation.

The Chairman: Do you have any comments to make, Mr. Macgillivray or Dr. Camu?

Mr. Macgillivray: There were two proposed amendment to Clause 345 one by the Dominion Marine Association recommending that the clause be deleted in its entirety, and another by Mr. Brisset, representing the Shipping Federation and other interests, recommending that the clause be combined with Clause 37, which is principally a drafting point. However, the point was mentioned that in certain cases the master is able to take over the conduct of the ship from the pilot and if he has

[Interpretation]

M. Bell: Je voudrais poser une petite question. Est-ce que les sociétés sont généralement assurées contre cela?

M. Macgillivray: Oui, à mon avis. Normalement, toutes les bonnes sociétés sont assurées contre les dommages au tier et ceci couvre les agissements des officiers à bord du navire; si cet article reste tel qu'il est, l'assurance s'étendra au pilote qui est à bord du navire.

M. Bell: Pourquoi l'Association Dominion Marine est-elle inquiète alors?

M. Macgillivray: La question a été soulevée par la Fédération de la navigation. Ce genre de responsabilité existe dans la législation britannique depuis 1913 lorsque le pilotage obligatoire a été établi pour la première fois.

M. Bell: En d'autres termes, il s'agit plutôt d'une crainte de la nouveauté.

M. Macgillivray: Ce n'est pas nous, monsieur.

Le président: Le comité est-il prêt à passer au vote?

M. Deachman: Je propose que l'article 31 (b) soit amendé par la suppression des lignes 25, 26 et 27 et par l'insertion des termes

de la faute, de la négligence ou de l'.....d'un pilote breveté.

L'amendement est rejeté.

Le président: Messieurs, nous allons revenir à l'article 34 qui a été réservé avant le déjeuner. Nous avons un amendement à étudier sur cet article. Il est proposé par M. Deachman que l'article 34 soit amendé comme suit, que l'on supprime la ligne 1 à la page 20 et que l'on ajoute à la ligne

sauf lorsque l'administration exempte un navire du pilotage obligatoire.

L'article continue normalement.

M. Laflamme: Je ne comprends pas l'objet de cette proposition et j'aimerais avoir quelques explications.

Le président: Nous en avons discuté pendant 20 minutes avant le déjeuner, monsieur Laflamme.

M. Laflamme: On en a peut-être discuté. Je vous prie d'excuser mon ignorance mais j'aimerais avoir des précisions.

Le président: Avez-vous des remarques à faire, monsieur MacGillivray ou M. Camu.

M. Macgillivray: Deux amendements ont été proposés à l'article 34: l'un par la *Dominion Marine Association* qui voudrait que l'article soit totalement supprimé et l'autre par M. Brisset, représentant la Fédération de la navigation et d'autres groupes et qui recommande que l'article soit lié à l'article 37, ce qui est donc surtout une question de rédaction. Toutefois, on a dit que dans certains cas, le capitaine peut reprendre au pilote la conduite du navire et s'il doit le faire, ou s'il a le droit de continuer

[Texte]

to do that, or if he is allowed to proceed on a waiver without taking a pilot, then there is no reason why he should pay the compulsory pilotage.

• 1605

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I think Mr. Deachman's amendment fits within the alternative suggestion of the Dominion Marine Association that the clause becomes inapplicable where exemptions from pilotage are given and this is the genesis of it. I think in fairness to them that should be noted.

Mr. Deachman: Could I have that explanation again.

Mr. McCleave: I said that I think Mr. Macgillivray did not go far enough because the Dominion Marine Association suggested that Mr. Deachman's amendment be an alternative to its original suggestion that this clause should be scrapped. In other words, he gave us two ideas; Mr. Deachman is using the second one.

Mr. Rock: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Before lunch hour did we not pass this one, particularly when I said "Why do we not add the same thing on Clause 37" and you said, "No we will wait until we get to Clause 37". I thought for sure that we voted on this before noon, did we not?

The Chairman: No, Mr. Rock.

Mr. Rock: What did we vote on?

The Chairman: We had an amendment and the clause was not voted on as amended.

Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I thank Mr. Macgillivray for his explanations, but I would like to have some more precision as to the circumstances in which a captain of a ship is entitled to take over the pilot.

Mr. Macgillivray: I will give you an example. We have complained for some time in the Seaway on that question, especially at the beginning and the end of the season in the Welland Canal when you have a large portion of ocean ships arriving all at once. Once they are all accepted, then you have another group coming and no pilots because they have no time to come back and sometimes they are far away on the lake, so you have a lack of pilots. Instead of leaving four or five ships waiting in queue until these people arrive, for 12 hours, 15 hours, and so forth, there is a waiver given and the despatcher ask the captain, "Are you willing to proceed? If so, come in". This is always cleared with the superintendent of pilotage locally. That is a case. Twice a year we have that: at the rush at the end of the season when they are all trying to get out at the same time and there is another occasion when sometimes late in December two pilots are needed; you have to have that flexibility.

[Interprétation]

son chemin sans devoir prendre un pilote, il n'y a pas de raisons pour qu'il paie le droits de pilotage obligatoire.

M. McCleave: Monsieur le président, l'amendement proposé par M. Deachman est conforme à la suggestion faite par la *Dominion Marine Association*; ceci voudrait que l'article ne puisse s'appliquer lorsque des exemptions sont accordées.

M. Deachman: Pourriez-vous répéter cette explication.

M. McCleave: A mon avis, M. Macgillivray n'est pas allé assez loin. *La Dominion Marine Association* a dit que si sa première suggestion n'était pas adoptée, c'est-à-dire si l'article n'est pas supprimé, l'amendement de M. Deachman constituerait une solution de rechange satisfaisante. En d'autres termes, il nous a donné deux idées et M. Deachman propose la seconde.

M. Rock: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Avant le déjeuner, n'avons-nous pas adopté cela lorsque j'ai demandé pourquoi nous n'ajoutions pas la même chose à l'article 37 et vous m'avez répondu «non, nous attendrons d'en arriver à l'article 37.» J'étais sûr que nous avions voté là-dessus avant le déjeuner.

Le président: Non, monsieur Rock.

M. Rock: Mais sur quoi avons-nous voté?

Le président: Nous avons un amendement et nous n'avons pas voté sur l'article tel que modifié.

Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je remercie M. Macgillivray de ses explications, mais j'aimerais encore obtenir certaines précisions sur les circonstances dans lesquelles un capitaine de navire est autorisé à reprendre au pilote la direction du navire.

M. Macgillivray: Je vais vous donner un exemple. Nous nous sommes plaints à plusieurs reprises sur ce sujet, surtout au début et à la fin de la saison, dans le canal Welland, lorsque de nombreux transatlantiques arrivent tous en même temps. Lorsqu'ils sont tous acceptés, arrive un autre groupe et il n'y a pas de pilotes car ceux-ci n'ont pas eu le temps de revenir et sont souvent bien loin sur le lac; par conséquent il n'y a pas de pilotes. Au lieu de laisser 4 ou 5 navires à attendre que ces pilotes reviennent, pendant 12 ou 15 heures, on fait une exception et on demande au capitaine s'il est prêt à continuer sa route. Si la réponse est oui, il peut entrer dans le canal. Ceci s'arrange toujours avec le superintendant du service de pilotage local. Voici un exemple. Ceci se produit deux fois par an: au moment de l'affluence, à la fin de la saison, tous les navires essaient de sortir en même temps et aussi, à la fin décembre, quand quelquefois il faut deux pilotes; nous avons besoin de cette souplesse.

[Text]

Mr. Laflamme: Are you saying that this is the purpose of the amendment, in cases of lack of pilots or rush situations?

Mr. Macgillivray: That is the case.

Mr. Laflamme: Because if this is the case, it is quite acceptable.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: I have one question.

Monsieur Camu, est-ce que cette exemption ne serait pas possible en vertu de l'article qui confère au ministre le droit de faire les règlements? Cela ne pourrait-il pas se faire alors?

M. Camu: C'est l'opinion, je crois, qui a été examinée par la *Dominion Marine Association*. L'article n'est pas nécessaire dans le texte de la loi. On prétend que ce n'est pas nécessaire, que cela devrait plutôt faire partie des règlements qui suivront. A l'heure actuelle, le texte est là et comme compromis M. Deachman va apporter un changement de quelques lignes au début du paragraphe.

C'est cela, si vous voulez, qu'il admet, une espèce de compromis, laissant l'article là. Normalement si on a confiance dans les quatre autorités locales, on pourrait se passer de l'article. Il est là.

M. Laflamme: Juste un point, monsieur le président.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Est-ce un point qui peut être vraiment couvert par les règlements de l'autorité?

• 1610

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, l'article 37 est presque une réplique de cet article 34, avec cette différence qu'on reconnaît la culpabilité du propriétaire ou du capitaine du bateau et qu'on dit ce que sera l'amende.

M. Camu: D'ailleurs, ce matin, monsieur le président, l'idée était que ce soit la même phrase qui introduise les deux articles, ou, si vous voulez, la même modification.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je reconnais avec M. Camu que, si c'est là le but de l'article 34, il n'est pas tellement utile et qu'il serait peut-être préférable qu'il soit dans les règlements. J'ai un amendement à soumettre relativement à la détermination des responsabilités, lorsqu'il y a un pilote à bord d'un navire où il peut y avoir aussi un détenteur de certificat de pilotage; j'ai l'impression qu'à ce moment-là l'article retrouve son utilité. Si on peut tenter de retracer ce point-là, personnellement, je n'aurais aucune objection à ce que l'article 34 soit éliminé complètement, quitte à revenir à ce sujet plus loin.

Le président: Revenir à quoi?

M. Laflamme: A l'article 34, au sujet de l'amendement proposé et des explications qui y sont données, c'est satisfaisant. Mais nous traitons évidemment du problème des pilotes à bord des bateaux. Nous voulons modifier l'article 34 pour clarifier la situation qui est faite à un pilote, lorsqu'il y a à bord du navire sur lequel il exerce

[Interpretation]

M. Laflamme: Est-ce l'un des buts de l'amendement, lorsqu'il manque de pilotes ou aux périodes d'affluence?

M. Macgillivray: Oui.

M. Laflamme: Donc si c'est le cas, c'est acceptable.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Je voudrais poser une question.

Mr. Camu, would not this exemption be possible under the clause which gives the Minister the right to establish regulations? Would that be impossible?

M. Camu: I think this is the opinion expressed by the *Dominion Marine Association*. The clause is not really useful in the bill. They think this is not necessary and that it should be among the regulations which will be established afterwards. At the present time, the text is here and as an alternative, Mr. Deachman would like to modify the first lines of the paragraph.

It is sort of an alternative and the article would remain here. Normally, if we trust the four local authorities, the article is not necessary but it is here.

M. Laflamme: Just a point, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Laflamme.

M. Laflamme: Can this point be effectively covered by the regulations established by the authority?

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, Clause 37 is almost a duplicate of Clause 34, except that the owner of the master of the ship is held fully responsible, and that the fine is established.

Mr. Camu: It was suggested this morning, Mr. Chairman, that the same sentence be used in both clauses, or the same modification if you want.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I recognize with Dr. Camu that, if this is the objective of Clause 34, it is not very useful and it might be better to use that in the regulations. I have an amendment to submit regarding the termination of liabilities, when there is a pilot on board of the ship where there might be a pilotage certificate holder as well; I think that the article can be useful in certain circumstances. Otherwise, personally, I have no objection to the Clause 34 being entirely deleted. We can come back on the subject later on.

The Chairman: Come back to what?

Mr. Laflamme: As regards Clause 34, as far as the proposed amendment and the explanations are concerned, it is acceptable. But we are dealing with the problem of pilots onboard of ships. We want to modify Clause 34 in order to clarify the situation of the pilot who is working onboard a ship where there is a pilotage certificate

[Texte]

sa fonction, un détenteur d'un certificat de pilotage. M. Macgillivray a donné certaines explications ce matin.

J'ai l'impression que nous devons aller plus loin parce que les problèmes qui peuvent se poser dans des circonstances semblables peuvent être de nature à nuire à la sécurité de la navigation. Et un exemple que je voudrais vous donner sur ce point-là. Imaginons pour un instant qu'il y a un pilote à bord d'un navire et qu'il est en charge. Supposons qu'il recommande et suggère que le bateau soit ancré pour des raisons de sécurité et que le capitaine refuse et dit: «J'ai un détenteur d'un certificat de pilotage à bord, allez-vous en, je prends mon détenteur de certificat de pilotage et je continue. A ce moment-là, évidemment, on respecte le principe que le capitaine est toujours le maître de son navire. Mais, à ce moment-là, les intérêts du capitaine et ceux du pilote sont tout à fait différents. Pour le pilote, c'est la sécurité du navire et de la navigation et pour le capitaine, c'est l'efficacité et le fait de pouvoir se rendre à un endroit, d'une façon plus rapide, pour des intérêts pécuniaires.

Je pense que c'est seulement dans des circonstances semblables que le problème soulevé aurait beaucoup d'ampleur et qu'il représenterait beaucoup. C'est alors qu'il serait, je pense, nécessaire qu'il soit défini dans un texte de loi. Qu'est-ce qui arrive dans des circonstances semblables? J'ai l'impression que si un pilote, à bord d'un navire en charge, décide que le navire doit jeter l'ancre, la loi devrait empêcher le navire de continuer. Qu'est-ce que le capitaine va faire? Il va réveiller son détenteur de certificat de pilotage et lui dire de prendre la roue et de continuer.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Je pense, à ce moment-ci, que si on commence à prévoir à peu près tous ces cas-là, on va pas mal loin, parce que ce sont des questions d'exploitation. L'exploitation du navire dans telle ou telle circonstance, dans tel secteur, sous telles conditions et ainsi de suite, il me semble qu'il serait préférable de laisser cela de côté, les règlements peuvent s'en charger.

M. Laflamme: Parfait...

M. Camu: En parler serait aller dans des détails qui peuvent nous amener à des discussions...

M. Laflamme: Étant donné, monsieur le président, que les discussions qui ont lieu lors de la rédaction des règlements ne sont pas des discussions dont le contenu est publié et étant donné que nous avons avec nous les fonctionnaires supérieurs du ministère des Transports, je voudrais bien qu'eux nous expliquent l'intention de la législation et ce que la réglementation pourrait éventuellement vouloir dire, dans des situations aussi sérieuses que celle-là, qui vont nécessairement se produire.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, il me semble que si l'amendement qu'on propose était accepté, la situation dont parle M. Laflamme ne se présenterait pas puisqu'il aurait déjà obtenu une exemption pour l'utilisation du pilote.

[Interprétation]

holder. Mr. Macgillivray gave a few explanations this morning.

I think that we should go further because the problems that might arise in circumstances can be harmful to the safety of navigation. I have an example I would like to give you on this point. Let us say there is a pilot in charge on board a ship. Suppose he recommends and suggests the ship be anchored for safety reasons when that the master refuses, saying; "There is a pilotage certificate holder on board, go away, I will ask my certificate holder to pilot the ship and I will proceed." Naturally, the master has always the direction of his ship. At that time, the interest of the master and those of the pilot are completely different. The pilot is concerned with the safety of ship and of the navigation and the captain efficiency and the rapidity of the operation, for financial reasons.

In my opinion, it is only such circumstances that the problem could be so important and very serious. Then, this must be decided in the legislation. What happens in such circumstances? I have the impression that if the pilot, in charge of the ship, decides that the ship should be anchored, the law should prevent the ship from proceeding. What is the captain going to do? He is going to wake up his pilotage certificate holder and tell him to take command of the ship and to carry on?

The Chairman: Dr. Camu.

Mr. Camu: I think that we are going too far because these are operational problems. We are dealing with the ship's operations in exceptional circumstances, in such area, in such conditions and so on and I think this should be done in the regulations.

Mr. Laflamme: Very well...

Mr. Camu: We should not start discussing the details...

Mr. Laflamme: Since they are discussions which are held when the regulations are established and not published and since we have with us officials from the Transport Department, I would like them to explain to us what is the intention of the legislation and what will the regulations mean, in such serious circumstances as those I have described.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I feel that if the proposed amendment is accepted, the situation mentioned by Mr. Laflamme will not arise since he would not have had to use a pilot.

[Text]

● 1615

Mr. Rock: Mr. Chairman, on a point of order again.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I must repeat what I said before, that the amendment was accepted before noon hour and that all we have to do now is approve the clause as amended. Mr. Chairman, all we have to do is vote on the clause as amended.

The Chairman: Shall I ask the question? Is the amendment carried?

Amendment agreed to.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, what we talked about before lunch was whether we should add a subparagraph (2) in line with the pilots suggestion to the effect that where a ship in the compulsory pilotage area has on board a licensed pilot and a holder of a pilotage certificate, a licensed pilot shall pilot the ship. We are really dealing here with the pecking order that develops on the ship when you have both types aboard. That is why the whole clause had not been carried at that time. It is a pretty fundamental question, and the pilots indicated to some of us, at least after the morning meeting adjourned, that they felt it was a pretty basic one. We should therefore be setting forth from the law where the final authority reposes.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, when that was mentioned this morning it was my suggestion that it would be more profitable to discuss it when you called Clause 16 which deals in part with the status of the pilot. You will recall that when we were discussing the definition section, and it was proposed that there should be a definition of pilot, I suggested that it would be better to wait and deal with that in Clause 16 when we could discuss the whole question of the relationship between the pilot and the master of the ship. We have an amendment that we would propose to show to the Committee and we could perhaps have this discussion when we deal with that clause.

Mr. McCleave: Mr. Macgillivray, does the amendment cover the specific point which was raised by Mr. Laflamme, Mr. Barnett, and by myself? Will there be some priority, some statement given in the law as to who has the conduct of the ship when both types are on board?

Mr. Macgillivray: The amendment that we are prepared to show to the Committee in connection with Clause 16—and perhaps we can have it duplicated and you can look at it now—would clarify the relationship between the pilot and the master and indicate that the master is at all times in command of the ship and responsible for it. The master may take the ship out of the control of a licensed pilot for certain reasons, and if he should do so he must report the matter to the pilotage authority with the reasons for so doing.

[Interpretation]

M. Rock: Monsieur le président, j'invoque le règlement de nouveau.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je dois répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, l'amendement a été adopté avant le déjeuner et maintenant, nous devons simplement adopter l'article tel qu'amendé.

Le président: Pouvons-nous passer au vote? L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

M. McCleave: Monsieur le président, avant le déjeuner, nous nous sommes demandés si nous devions ajouter un paragraphe (conformément à la proposition faite par les pilotes selon lesquels lorsqu'un navire naviguant dans une zone de pilotage obligatoire a à son bord un pilote breveté et un détenteur de certificat de pilotage, un pilote breveté pilotera le navire. Nous envisageons le cas où les deux hommes se trouveraient à bord en même temps. C'est pourquoi l'article n'a pas été adopté tout à l'heure. C'est une question essentielle et fondamentale pour les pilotes, comme ils nous l'ont dit après notre réunion de ce matin. Par conséquent, nous devrions déterminer qui a l'autorité suprême dans ce domaine.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Monsieur le président, lorsque nous avons abordé cette question ce matin, j'ai proposé que l'on en discute en revenant à l'article 16 qui traite partiellement du statut des pilotes. Vous vous en souvenez sans doute, lorsque nous discussions l'article concernant les définitions, quelqu'un a proposé de définir le pilote; j'ai dit alors qu'il vaudrait mieux attendre d'en venir à l'article 16 afin de discuter de l'ensemble du problème des relations entre le pilote et le capitaine du navire. Nous avons un amendement que nous voudrions proposer au comité et je crois qu'il vaut mieux attendre d'en venir à l'article 16 pour commencer cette discussion.

M. McCleave: Monsieur MacGillivray, votre amendement concerne-t-il la question soulevée par M. Laflamme, M. Barnett et moi-même? Y aura-t-il une certaine priorité, la loi établira-t-elle qui doit diriger le navire lorsque le pilote et le détenteur de certificat sont tous deux à bord?

M. Macgillivray: L'amendement que nous avons l'intention de présenter au comité sur l'article—nous pourrions le faire polycopier afin que vous l'étudiez—préciserait les relations entre le pilote et le capitaine et indiquerait que le capitaine est toujours maître de son navire et responsable. Le capitaine peut reprendre le navire au pilote breveté pour certaines raisons et s'il le fait, il doit en faire rapport à l'administration de pilotage en indiquant les raisons de sa décision.

[Texte]

● 1620

Mr. McCleave: Mr. Chairman, we will probably have considerable debate on that at Clause 16 but as long as we have this point made by the pilot open to us at Clause 16 I think it is agreeable to pass Clause 34 and continue on.

Clause 34 as amended agreed to.

On Clause 35—No clearance if unpaid pilotage charges

Mr. Deachman: The Dominion Marine Association had I think a recommendation with regards to Clause 35 which permits the customs officer to withhold clearance to a ship upon being informed by an authority that pilotage charges are unpaid. The Association maintained that it is an unjust and unnecessary method of assisting in the collection of an ordinary debt; that instances have occurred where the alleged debt was contested by the shipowner and yet the customs clearance was withheld; and that if it is considered necessary to retain this power in respect of foreign vessels, the section might be amended to exclude its application as far as ships of Canadian registry are concerned.

I wonder if we might have comment in regard to that, sir?

The Chairman: Mr. Macgillivray, would you like to comment on it?

Mr. Macgillivray: This is a provision that already exists in the Canada Shipping Act found in the pilotage section. It is placed in here in a somewhat less objectionable form to the owners of ships in that the position in the Canada Shipping Act allows any person to make a complaint to a customs officer. The present provision in the act requires that a customs officer be given a certificate to the effect that pilotage dues are paid or shown such a certificate by the owner of the ship which is quite impracticable. Here we have softened it a bit in that the customs officer cannot hold the ship unless requested by the pilotage authority. It seems high-handed but it is the sort of thing that has, in the past, been found desirable in the case of ships because they might sail away and not be found again.

As to the suggestion that it be amended so as to exclude Canadian ships which we expect can be found again, this would not entirely be satisfactory. I think it would cover most of the Canadian ships but there is no guarantee that a Canadian ship engaged in foreign trade is going to come back to Canada any more frequently than a Norwegian ship or any other foreign ship. I believe that the clause has not done serious damage even in its present form and that it would be better to leave it in.

Mr. McCleave: May I ask, Mr. Macgillivray, who pays the pilot in actual experiences? Would it be the Authority, the ship or the ship's agent? Who makes the payment?

Mr. Macgillivray: The customary thing is for the payment of pilotage to be made by the ship's agent to the pilotage authority, and then the pilotage authority, periodically, after deducting expenses, distributes the amounts among pilots.

[Interprétation]

M. McCleave: Monsieur le président, nous discuterons sans doute longuement de cela à l'article 16 et pour l'instant nous pourrions adopter l'article 34.

L'article 34 tel que modifié est adopté.

L'article 35—Pas de congé si des droits de pilotage demeurent impayés

M. Deachman: La Dominion Marine Association a formulé une recommandation concernant l'article 35 qui permet au préposé des douanes de ne pas donner congé à un navire s'il est informé par une administration que des droits de pilotage concernant le navire sont impayés. Selon l'association, c'est un moyen injuste et inutile pour faciliter la perception d'une dette ordinaire. Dans certains cas, la dette a été contestée par le propriétaire du navire et cependant le congé n'a pas été accordé; cela peut être jugé nécessaire pour les navires étrangers mais l'article doit être amendé afin qu'il ne s'applique plus aux navires canadiens.

Pourriez-vous nous donner des explications sur ce point, monsieur?

Le président: Monsieur Macgillivray, voulez-vous nous faire quelques remarques?

M. Macgillivray: Cette disposition existe déjà dans la Loi sur la Marine marchande dans l'article concernant le pilotage. Dans la Loi sur la Marine marchande, n'importe qui peut se plaindre auprès du préposé des douanes. A l'heure actuelle, le préposé des douanes doit demander au propriétaire du navire un certificat prouvant que les droits de pilotage ont été payés, ce qui est assez difficile à mettre en pratique. Ici, nous avons adouci un peu la règle dans la mesure où le préposé des douanes ne peut pas retenir le navire si l'administration de pilotage ne le lui demande pas. Ceci a été souvent utile par le passé car certains navires s'en vont et ne reviennent pas.

L'association propose que les navires canadiens soient exclus mais ceci n'est pas tout à fait satisfaisant. Rien ne garantit qu'un navire canadien qui fait du commerce avec des pays étrangers va revenir au Canada plus souvent qu'un navire norvégien ou qu'un autre navire étranger. En fait, l'article n'est pas très gênant, il vaut mieux le laisser tel qu'il est.

M. McCleave: Pouvez-vous me dire, monsieur MacGillivray, qui paie le pilote? Est-ce l'administration, ou le navire? Qui effectue le paiement?

M. Macgillivray: Généralement, l'agent du navire paie les droits de pilotage à l'administration de pilotage qui ensuite, après avoir déduit les dépenses, répartit la somme entre les pilotes.

[Text]

Mr. McCleave: Suppose everyone were to vanish over the horizon, would the authority pay the pilots and then hope to catch up with them?

Mr. Macgillivray: No, sir.

Mr. McCleave: No? It would not.

Mr. Macgillivray: No, sir. In those areas, of course, where the pilots are on salary this point does not arise.

Clause 35 agreed to.

On Clause 36—*St. Lambert Lock*

● 1625

Mr. McCleave: There is a suggested amendment here by the pilots in some other areas. I do not know but probably some member from Montreal would want to have a chance to ask a question about the addition of a paragraph (c) suggested by the pilots. The suggested amendment I have reads as follows: (c) a pilot licensed by the Laurentian Pilotage Authority may pilot a ship either directly or from the wait wall north of St. Lambert Lock into that Lock.

The Chairman: Are there any other comments, gentlemen? Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I would like to know, Mr. Macgillivray or Dr. Camu, if it is not a fact that at the St. Lambert Lock the change of pilots has usually taken place in the lock and in fact it is the most practical place to have the change of pilots? I know it is a very technical clause and that you want it to be as effective as it may be but the practice for many years has been that the change of pilots has taken place in the lock and it seems to me that the clause as it reads does make a change in this, and would maybe cause some difficulty instead of solving the problems that you want to solve.

Dr. Camu: The practice has been in fact to change pilots in the lock. This is precisely to define clearly between the two regions so that there is no problem in the future. Paragraph (c) the way it is introduced now is a counterpart to paragraph (a) for a ship proceeding one way as against the other. This would be acceptable to us and does not present a problem as such.

The other problem related to it is the question of detention at that lock, as you see, it may happen and it does happen once in a while. We hope it will not for the benefit of shipping. The ship waits for many hours on the approach wall outside of the lock and there is a pilot who is tied up there and he has only another 1,000 feet to make. Then the question is, should he leave the ship at that moment and ask the pilot of the other region to take the ship in within the lock. There is a question of the allocation of money, the time spent. One pilot is waiting to take the vessel, the other one is on board for several hours and so forth.

The way it is presented here with paragraphs (a), (b) and (c) I think brings a clarification that should be to the benefit of pilots who are exercising their rights in the two districts. It is a very technical problem. You have to have a picture of the lock and of the approach wall to really understand the manoeuvre and how everybody is

[Interpretation]

M. McCleave: Si tout le monde disparaissait, l'administration paierait-elle les pilotes et s'occuperait ensuite de récupérer l'argent?

M. Macgillivray: Non, monsieur.

M. McCleave: Non?

M. Macgillivray: Non, monsieur. La question ne se pose pas lorsque les pilotes sont salariés.

L'article 35 est adopté.

L'article 36—*Écluse de St-Lambert*.

M. McCleave: Un amendement a été proposé par les pilotes à cet égard. Un député de Montréal voudra peut-être poser une question au sujet de l'adjonction d'un alinéa (c). Celui qui proposent les pilotes est le suivant: (c) un pilote qui a reçu son brevet de l'administration de pilotage des Laurentides peut piloter un navire soit directement, soit à partir du mur d'attente au nord de l'écluse de St-Lambert jusqu'à dans l'écluse.

Le président: Avez-vous des observations, messieurs? Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je voudrais demander à M. Macgillivray ou M. Camu si de fait le changement de pilotes n'a pas toujours eu lieu à l'écluse de St-Lambert et si ce n'est pas vraiment l'endroit le plus pratique pour faire le changement de pilotes? Je sais que c'est un article très technique et que vous voulez qu'il soit le plus efficace possible, mais depuis des années, le changement de pilotes a toujours lieu à l'écluse et il me semble que l'article tel qu'il est rédigé actuellement apporte un changement; cela créera peut-être d'autres difficultés au lieu d'apporter des solutions au problème.

M. Camu: De fait, le changement de pilotes a toujours eu lieu à l'écluse. Il s'agit de bien arrêter tous les détails afin qu'il n'y ait pas de problèmes entre les deux régions à l'avenir. L'alinéa (c) qui est proposé actuellement dépend de l'alinéa (a) pour un navire qui se déplace dans l'autre sens. Nous n'y voyons aucune objection, cela ne crée pas de problèmes.

Il y a également la question de l'attente à l'écluse; le cas se produit de temps en temps. Nous espérons remédier à la situation. Le navire attend pendant plusieurs heures près du mur d'accès en dehors de l'écluse, un pilote est retenu quand il n'y a plus que 1,000 pieds à faire. Il faut se demander s'il ne serait pas préférable qu'il quitte le navire à ce moment-là et demande au pilote de l'autre région de conduire le navire dans l'écluse. Il y a une question de répartition des droits, le temps. Un pilote attend pour monter à bord du navire, l'autre est retenu à bord pendant plusieurs heures.

Les alinéas (a), (b) et (c) apportent ici certaines précisions qui sont je pense à l'avantage des pilotes des deux régions. C'est un problème d'ordre technique. Il faut vraiment connaître très bien l'écluse, le mur d'accès, pour comprendre vraiment la manoeuvre et voir comment chacun essaie de réduire les coûts en évitant ces périodes d'attente et en évitant de retenir deux pilotes. Tout le

[Texte]

trying to cut costs down by avoiding detention and having two pilots there. It is to the benefit of everybody. I think it is an improvement on the existing text.

Mr. Laflamme: The new paragraph (c) as proposed by Mr. McCleave.

Dr. Camu: Yes.

Mr. Laflamme: Agreed.

Mr. McCleave: I think there may be something faulty in the language. I am not too sure, sir. Perhaps Mr. Macgillivray could look at it and then it could be brought back to us.

Mr. Macgillivray: I do not think you have in front of you the language that we are proposing. Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Laflamme could read it.

Mr. Laflamme: I move that Clause 36 be amended by adding a new Paragraph (c):

(c) a pilot licensed by the Laurentian Pilotage Authority may pilot a ship either directly or from the wait wall north of St. Lambert Lock into that Lock.

The Chairman: Is it agreed? Mr. Trudel.

Mr. Trudel: This is permissive; it is not obligatory. Is my interpretation correct? Therefore, it would surmount the problem that Dr. Camu was bringing forth.

Dr. Camu: Yes.

Amendment agreed to.

Clause 36, as amended, agreed to.

On Clause 37—*Proceeding without a pilot*

• 1630

Mr. Deachman: I move that Clause 37 be amended by deleting that line on page 21 and substituting the following therefor: "Except where the Authority waives compulsory pilotage when a ship subject to compulsory

An hon. Member: Are these words identical to those found in Clause 31?

The Chairman: The same thing.

Amendment agreed to.

The Chairman: Is Clause 37 as amended carried? Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Could I ask one question on Clause 37 and on 38. This is a suggestion of the pilots that the fine have limits of \$5,000 instead of \$2,000, their argument being that they are more in line with the fines prescribed by Bill C-2 and perhaps Dr. Camu, as this seems to be an important policy matter, perhaps Dr. Camu or Mr. Duquet might give us their thinking on this matter.

Dr. Camu: We would have no objection if such a proposal were made that on a summary conviction a fine not exceeding \$2,000 is replaced and increased not to exceed \$5,000 in both cases.

[Interprétation]

monde en profitera. Je pense que c'est définitivement une amélioration.

M. Laflamme: Vous parlez du nouvel alinéa (c) proposé par M. McCleave.

M. Camu: Oui.

M. Laflamme: D'accord.

M. McCleave: Je pense qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans le libellé. Je n'en suis pas certain. M. Macgillivray pourrait peut-être l'étudier et nous faire part de ses observations plus tard.

M. Macgillivray: Je ne crois pas que vous ayez le texte définitif de l'amendement que nous proposons. Monsieur le président, M. Laflamme pourrait peut-être le lire.

M. Laflamme: Je propose que l'article 36 soit modifié par l'adjonction d'un nouvel alinéa (c):

(c) un pilote ayant obtenu son brevet de l'administration de pilotage des Laurentides peut piloter un navire soit directement, soit à partir du mur d'attente au nord de l'écluse de St-Lambert jusqu'à l'écluse.

Le président: L'amendement est-il adopté? Monsieur Trudel.

M. Trudel: On peut procéder de cette façon, ce n'est pas obligatoire. C'est exact? Cela apportera donc une solution au problème mentionné par M. Camu.

M. Camu: Oui.

L'amendement est adopté.

L'article 36, tel qu'il a été modifié, est adopté.

L'article 37—*Marche sans pilote*

M. Deachman: Je propose que l'article 37 soit modifié par le retranchement de cette ligne à la page 21 et son remplacement par ce qui suit: «Sauf lorsque l'administration accorde une dispense quand le navire est assujéti au pilotage obligatoire».

Une voix: Est-ce que ce sont les mots utilisés à l'article 31?

Le président: C'est la même chose.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 37 tel qu'il a été modifié est-il adopté? Monsieur McCleave.

M. McCleave: Puis-je poser une question au sujet de l'article 37 et de l'article 38. Les pilotes proposent que la limite de l'amende soit de \$5,000 au lieu de \$2,000; ils soutiennent que cela serait plus conforme aux amendes prévues par le Bill C-2. Monsieur Camu, puisqu'il s'agit d'une question importante de politique, ou M. Duquet pourrait peut-être nous dire ce qu'il en pense.

M. Camu: Nous n'avons pas d'objection, si la motion est présentée, à ce que l'amende ne dépassant pas \$2,000 sur déclaration sommaire de culpabilité devienne une amende ne dépassant pas \$5,000 dans les deux cas.

[Text]

Mr. McCleave: Maybe everybody agrees then. A magistrate can impose a \$1 fine on summary conviction, as much as the maximum.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I am sorry, I did not hear the question, sir.

Dr. Camu: There is no amendment at this moment, it is just a suggestion or a remark.

Mr. Laflamme: I move that in Clauses 37 and 38 in the last line in both cases instead of the words "two thousand" we read "five thousand".

Amendment agreed to.

Clauses 37 and 38 as amended agreed to.

Clauses 39 to 41 inclusive agreed to.

On Clause 42—*Regulations*

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I guess we have had a tremendous number of impressions and we have had suggestions from all sides, particularly from the pilots, as to what should be within this section.

The Chairman: May we have a little order, please. Thank you.

Mr. McCleave: Dealing with subclause (a), and there is no quarrel with the others, I think this is really worth discussing. Subclause (a) would read according to them: (a) prescribing for any region or part thereof the minimum qualifications—these words being added—which shall not be lesser than those required of a licensed pilot pursuant to the Canada Shipping Act in a region or a part thereof and in force from the date of commencement of this Act respecting the navigational certificates etc. They feel pretty strongly on this, too, I gather, because this new classification is being introduced and they feel that it should have pretty high standards there. I think their point deserves a reply from the officials.

The Chairman: Mr. Macgillivray, would you like to comment?

Mr. Macgillivray: Mr. Chairman, perhaps before commenting, I might be allowed to say, as was remarked quite early in the proceedings, we also have a minor amendment to this clause to remove an extraneous word from the French text in line 5. Perhaps members will remember that and we have an amendment drafted. It is the word "notamment" in line 5.

The Chairman: Gentlemen, we have an amendment to subclause (a), Clause 42.

Mr. Rock: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 5 of the French version only on page 22 and substituting the following: "doit remplir un requérant".

Amendment agreed to.

[Interpretation]

M. McCleave: Tout le monde est d'accord donc. Un juge peut imposer \$1 d'amende sur déclaration sommaire de culpabilité tout comme le maximum.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je m'excuse, je n'ai pas compris la question.

M. Camu: Il n'y a pas d'amendement pour le moment, il s'agit simplement d'une proposition.

M. Laflamme: Je propose qu'aux articles 37 et 38, à la dernière ligne dans les deux cas, les mots «\$2,000 au plus» soient remplacés par les mots «\$5,000 au plus».

L'amendement est adopté.

Les articles 37 et 38 sont adoptés tels qu'ils ont été modifiés.

Les articles 39 à 41 inclusivement sont adoptés.

L'article 42—*Règlements*

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, je pense qu'il y a eu un grand nombre de demandes et de propositions de tous les partis, surtout des pilotes, au sujet de ce qui doit se trouver dans cet article.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Merci.

M. McCleave: Je pense que le paragraphe (a) mérite qu'on s'y arrête, je ne crois pas qu'il y ait de litige à ce sujet. On voudrait que le paragraphe (a) soit le suivant: (a) prescrivant pour toute région ou partie de région les conditions minimales, on ajoute ces mots, «qui ne doivent pas être moindres que celles qui sont exigées d'un pilote breveté aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada pour cette région ou partie de région et qui doivent entrer en vigueur à compter de la date d'application de la présente loi en ce qui a trait aux certificats de navigation.»

Ils sont très préoccupés par cette question, je pense, parce qu'une nouvelle classe est introduite et qu'ils croient que les normes devraient être très élevées. J'aimerais connaître l'opinion des hauts fonctionnaires à ce sujet.

Le président: Monsieur Macgillivray, avez-vous des observations?

M. Macgillivray: Monsieur le président, avant de parler de cette question j'aimerais faire remarquer qu'au début de la réunion nous avons indiqué que nous avions un amendement mineur à proposer à cet article; nous voulons retrancher un mot fautif dans le texte français, à la ligne 5. Les membres du Comité s'en souviennent sûrement, l'amendement est déjà rédigé. Il s'agit du mot «notamment» à la ligne 5 du texte français.

Le président: Messieurs, nous avons un amendement au paragraphe (a) de l'article 42.

M. Rock: Je propose que le Bill C-246 soit modifié par le retranchement de la ligne 5 de la version française seulement, page 22, et son remplacement par ce qui suit: «doit remplir un requérant».

L'amendement est adopté.

[Texte]

Mr. Macgillivray: Now would you like me to carry on with my commentary on Mr. McCleave's point.

The Chairman: Please do, Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: The suggestion is that the minimum qualifications that now exist in any part of Canada respecting navigational certificates, experience at sea, age and health, must be incorporated into this act and again I think we should not force the Governor in Council into the position where his hands are tied in relation to the type of qualifications he will impose. We do want a flexible act and I had difficulty with this when talking about the minimum qualifications respecting age. If, for instance, at the present time it is required that a pilot be 21 or 30, when he joins the service—I do not think any such case exists—but I think it should be possible for this age limit to be changed, if future considerations indicate it. I do feel that many of the amendments being proposed, and this is one of them, would unduly restrict freedom of action to administer a good pilotage system under this bill.

• 1635

Mr. McCleave: May I ask Mr. Macgillivray a few questions arising out of that statement. If, for example, the licensed pilot were to have a certain standard of vision, I suppose that would be important would it not?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. McCleave: That would fit within the health of the applicant for the pilot's licence.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. McCleave: May I ask, does this apply to a holder of a pilotage certificate, that he should have that same quality of vision or if the pilot has to be over 21 and he could not have some second mate on a Nigerian tanker who was 18 getting one of these certificates.

Mr. Macgillivray: Yes, sir. I would agree with that and I expect the regulations would be made in that way. Advertising now to eyesight, at one time, we had eyesight tests which would not allow a person wearing glasses to take the test and some people who needed glasses were failing strictly because of this vision without glasses; whereas they could see perfectly well with them. We have made some changes in our masters' and mates' examination, but we are still in the process in consultation with the Department of National Health and Welfare of devising new eyesight standards. I expect, although I am not sure, that in the end we will allow all examinations to be taken with the aid of spectacles.

Mr. McCleave: Could Mr. Macgillivray give us any examples where he thinks that the level of qualification in any one of those fields of navigational certificates, experience at sea, age and health, could be different as between the licensed pilot and the owner of the pilotage certificate?

Mr. Macgillivray: Yes, quite definitely, in at least one region now where a licensed pilot is not required to hold a certificate, he is required to qualify for a mate's certificate on trade but he is not required to put in sea time in order to hold this certificate. In that case his qualifica-

[Interprétation]

M. Macgillivray: Voulez-vous maintenant que je parle du point soulevé par M. McCleave.

Le président: Je vous en prie, monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: On propose que les qualifications minimales qui existent actuellement partout au Canada en ce qui a trait aux certificats de navigation, aux états de service en mer, à l'âge et à la santé soient inclus dans la loi; je répète que je ne crois pas que nous devrions limiter l'action du Gouverneur en conseil en ce qui a trait au genre de qualifications qu'il imposera. Nous voulons que la loi soit souple et la suggestion créera t certaines difficultés en ce qui a trait aux conditions relatives à l'âge. Si, à l'heure actuelle par exemple, il faut qu'un pilote soit âgé de 21 ans ou 30 ans lorsqu'il entre en service, je ne pense pas qu'aucun cas semblable existe, mais il devrait être possible de changer cet âge limite, s'il y a lieu. J'estime que bien des amendements proposés, et c'en est un, restreindraient indûment la liberté d'action pour administrer un bon programme de pilotage en vertu de ce bill.

M. McCleave: Puis-je poser à monsieur Macgillivray quelques questions qui résultent de cette déclaration. Le pilote breveté doit avoir une excellente vision, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. McCleave: Il en serait fait mention dans le bon état du candidat au brevet de pilote.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. McCleave: Cela s'applique-t-il au détenteur d'un certificat de pilotage, c'est-à-dire qu'il doit avoir une excellent vision ou si le pilote doit être âgé de plus de 21 ans, et un second lieutenant, âgé de 18 ans, ne pourrait obtenir un de ces certificats.

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Je serais d'accord là-dessus et m'attendrais que les règlements le prévoient. Parlons maintenant des examens de la vue, qu'une personne qui porte des lunettes ne peut subir. Certaines personnes ont échoué parce qu'elles ne pouvaient voir sans lunettes; tandis qu'elles verraient très bien si elles les portaient. Nous avons apporté des modifications pour ce qui est de l'examen des capitaines et des seconds, mais nous sommes encore à élaborer, de concert avec le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, de nouvelles normes de vision. Je m'attends, bien que je n'en sois pas certain, qu'à la fin, nous permettrons que tous les examens soient subis avec l'aide des lunettes.

M. McCleave: Monsieur Macgillivray pourrait-il nous donner des exemples où il pense que le niveau de compétence (dans n'importe quel domaine qui comporte un certificat de navigation, expérience sur mer, âge et santé) pourrait être différent entre le pilote breveté et le titulaire d'un certificat de pilotage?

M. Macgillivray: Oui, dans au moins un domaine maintenant, où un pilote breveté n'est pas tenu de détenir un certificat, il est tenu d'avoir les qualités requises pour obtenir un certificat d'officier de la marine marchande, mais il n'est pas tenu d'avoir de l'expérience en mer pour

[Text]

tions are not identical with those of the officer who will be on board ship as an officer of the ship and who will have to hold his certificate.

Mr. McCleave: So experience at sea might be a difference in that we may not require the fellow who is taking a ship into a harbour to have as much experience at sea as a licensed pilot?

Mr. Macgillivray: No, it is the other way round.

Mr. McCleave: You were taking it the other way round?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. McCleave: The pilot's qualification in that regard would be lower than the man who did the ocean-going trip?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. Well, his paper qualifications.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Laflamme.

• 1640

Mr. Laflamme: I think Mr. Chairman, this discussion on Clause 42 is a bit premature that we should get back to some clauses that were stood. There has been a proposed amendment on Clause 15(1) regarding the comparison between the qualifications required of the holder of a pilotage certificate and that of a pilot and I think if this is solved by the amendment that has already been proposed this will have to be applied to Clause 42 and will solve the problem. I think we are discussing two things and we should get back to the proposed amendment where the problem has been raised as to the degree of qualifications necessary for the holder of a pilotage certificate compared to the qualifications of a pilot.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, on this point of order, I think it is a good one but I was going to suggest that we stand Clause 42. I think we could carry on from Clause 43 to the end of the bill. There is probably nothing contentious there and then we could go back and deal...

The Chairman: The amendments?

Mr. McCleave: ...with all the amendments that we have done.

The Chairman: Shall clause 43 carry?

Mr. Laflamme: No. On Clause 8(3), Mr. Chairman, too. An amendment has been proposed on Clause 16 and I think this amendment could be solved by Clause 43. I think the purpose of the amendment was related to the transitory time between the coming into force of this act and the actual situation. I would like to ask Mr. Macgillivray to give us some comments on this, if he thinks it would be more appropriate.

Mr. Macgillivray: As I understand it, sir, one of the amendments that you will propose to the committee in connection with a point that was raised under Clause 9...

[Interpretation]

déterminer ce certificat. Dans ce cas, sa compétence n'est pas égale à celle de l'officier qui sera à bord d'un navire et qui devra détenir son certificat.

M. McCleave: Ainsi, l'expérience en mer pourrait faire une différence en ce que nous pouvons ne pas exiger qu'un officier qui conduit un bateau au port ait autant d'expérience en mer qu'un pilote breveté?

M. Macgillivray: Non, c'est le contraire.

M. McCleave: Vous le prenez de l'autre façon?

M. Macgillivray: Oui.

M. McCleave: La compétence du pilote, à ce sujet, serait inférieure à celle du capitaine qui a fait la traversée?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Bien, ses titres de compétence.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions, messieurs? Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je pense que cette discussion à propos de l'article 42 est quelque peu prématurée et que nous devrions en revenir à certains articles qui ont été réservés. Un amendement a été proposé à l'article 15(1) en ce qui concerne la comparaison des capacités requises du détenteur d'un certificat de pilotage et un pilote de l'air. A mon avis, si ce problème est réglé par l'amendement déjà proposé, il faudra également appliquer cette solution à l'article 42, ce qui résoudra le problème. Je pense que nous parlons de deux choses différentes et que nous devrions en revenir à l'amendement proposé où on a discuté du problème des degrés de capacités nécessaires pour un détenteur de certificat de pilotage à comparer avec les capacités requises d'un pilote de l'air.

M. McCleave: Monsieur le président, je pense que cet appel au Règlement est justifié et j'allais moi-même suggérer que nous réservions l'article 42. Je pense que nous devrions continuer avec l'article 43 pour mettre fin à l'étude du bill. Il n'y a probablement par là sujet à controverse et nous pourrions ensuite revenir à l'étude...

Le président: Les amendements?

M. McCleave: ...les amendements qui ont été présentés.

Le président: L'article 43 est-il adopté?

M. Laflamme: Non. L'article 8(3), non plus, monsieur le président. Un amendement a été proposé à l'article 16 et je pense que cet amendement pourrait être disposé par l'article 43. Je crois que le but de l'amendement était relié à la période transitoire entre la mise en vigueur de cette loi et la situation actuelle. J'aimerais demander à M. Macgillivray de commenter cela, s'il croit que cela serait approprié.

M. Macgillivray: Si je comprends bien, monsieur, un des amendements que vous allez proposer au Comité est qui a trait à une question soulevée à l'article 9...

[Texte]

Mr. Laflamme: Yes, Clause 9. I am sorry.

Mr. Macgillivray: ... can be handled as an alternative to what you have proposed. If that fails, you might wish to consider an amendment to Clause 43 in which case the clause should stand at this time.

Clauses 42 and 43 stood.

Clauses 44, 45, 46, and 47 agreed to.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, you are going very fast on these. We do not have time to read them. I just would like to know in what clause it stipulates where the head offices of the authority will be?

An hon. Member: Page 27.

Mr. Laflamme: Thank you.

Clause 48 agreed to.

The Chairman: Gentlemen, now I think we could come back to Clause 3.

Mr. Laflamme: Yes, but Mr. Chairman, I did not hear that the Schedules had been approved? I had some questions about the head offices of the authorities. Where will they be situated?

Some hon. Members: Montreal, Cornwall, Vancouver and Halifax.

Mr. Laflamme: I thought that Quebec would be a much more appropriate place than Montreal!

Some hon. Members: Not agreed!

The Chairman: Is it agreed that we come back to Clause 3?

Mr. Laflamme: Did you carry the Schedules?

The Chairman: Yes, we did.

An hon. Member: No, no, Mr. Chairman, the question was not put. You are working too fast.

Mr. Leblanc: The Schedules are approved.

The Chairman: No, no. We have to wait. We have amendments to other clauses there. We will have to wait until the other clauses are voted on before I ask that the Schedules carry.

Mr. Laflamme: That is it.

• 1645

The Chairman: We are coming back to Clause 3. I think Mr. Laflamme has an amendment on Clause 3(3) (a). Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: I move that Clause 3(3)(a) of Bill C-246 be amended by changing in line 24 on page 2 the word "alter" to "extend". I think Mr. Macgillivray had requested a study to see if there would be any more precise word than "extend" to meet the purpose of the amendment.

The Chairman: Mr. Laflamme, you will have to agree to suspend your amendment because we have another one. Would you withdraw the amendment as we have another one to propose?

[Interprétation]

M. Laflamme: Oui, l'article 9. Je m'excuse.

M. Macgillivray: ... pourrait servir d'alternative à ce que vous avez déjà proposé. Si cela ne réussit pas, vous voudrez peut-être présenter un amendement à l'article 43, auquel cas l'article devrait être réservé pour l'instant.

Les articles 42 et 43 sont réservés.

Les articles 44, 45, 46 et 47 sont adoptés.

M. Laflamme: Monsieur le président, vous allez un peu vite. Nous n'avons pas le temps de lire les articles. J'aimerais savoir dans quel article il est stipulé où sera installé le centre administratif?

Une voix: Page 27.

M. Laflamme: Merci.

L'article 48 est adopté.

Le président: Messieurs, je pense que nous pourrions maintenant en revenir à l'article 3.

M. Laflamme: Oui, mais monsieur le président, les Annexes n'ont pas été adoptées, à ce que je sache? Je voulais poser certaines questions au sujet des différents centres administratifs. Où seront-ils situés?

Des voix: Montréal, Cornwall, Vancouver et Halifax.

M. Laflamme: J'aurais espéré que Québec serait un endroit beaucoup plus approprié que Montréal!

Des voix: Pas d'accord!

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous revenions à l'article 3?

M. Laflamme: Avez-vous adopté les Annexes?

Le président: Oui, nous l'avons fait.

Une voix: Non, monsieur le président, la question n'a pas été mise aux voix. Vous allez trop vite.

M. Leblanc: Les Annexes sont adoptées.

Le président: Non. Nous devons attendre. Nous avons ici les amendements à d'autres articles. Nous devons attendre que ces autres articles soient adoptés avant de demander que les Annexes soient adoptées.

M. Laflamme: C'est cela.

Le président: Nous revenons à l'article 3. Je crois que M. Laflamme voudrait porter un amendement à l'article 3 (3) (a). Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Je propose que l'article 3 (3) (a) du bill C-246 soit modifié en retranchant à la ligne 29, à la page 2, le mot «modifier» en le remplaçant par le mot «prolonger». Je crois que M. Macgillivray avait demandé que l'on fasse une étude afin de vérifier si l'on pouvait trouver un mot plus précis que le terme «modifier» afin de satisfaire au but de l'amendement.

Le président: Monsieur Laflamme, vous devez accepter de suspendre votre amendement parce que nous en avons un autre. Voudriez-vous retirer votre amendement puisque nous en avons un autre à proposer?

[Text]

Mr. Laflamme: Propose your own.

The Chairman: I cannot.

Mr. Laflamme: I do not play with words.

I move that Clause 3 of Bill C-246 be amended by striking out lines 24 and 25 on page 2 and substituting the following therefor:

(a) extend the boundaries of any region set out in the Schedule to include any Canadian waters not included in the Schedule;

Amendment agreed to.

Mr. Laflamme: On the approval of the new amendment I withdraw the first one I proposed.

The Chairman: You withdraw?

Mr. Laflamme: Yes.

The Chairman: With unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We now go back to Clause 9. There is an amendment on Clause 9.

Mr. Laflamme: If I may, Mr. Chairman, there was no amendment put forward on Clause 9. The only point raised was to render this section effective if we allow the pilots to organize into an association and to sign a contract. The last sentence of Clause 9(2) says:

...shall not employ pilots or apprentice pilots in any region or part thereof where such a contract is in effect.

The only point I raised at the time was that this could render the right of association for the pilots that we are making ineffective in the sense that if the authority will not be entitled to hire other pilots until the contract is signed, you must simply say we do not sign the contract and then they can hire any pilot they wish. I do not want to put intentions on the part of the authorities that will be constituted, but I think as drafted it gives away the bargaining power maybe a kind of balance that could exist to discuss or to negotiate between the organization constituted and authorized by this proposed act and the authority. This is the point that I had raised at the time, and you agreed to stand this article.

• 1650

The Chairman: I will ask Mr. Macgillivray to comment on that. Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: At that time, I felt that if the final line were changed in the manner that was then suggested—that is to say that the authority would not be able to employ pilots once the majority of the pilots had elected to provide their services under contract with a pilot corporation—this would raise complications which I described at the time. Subsequent to that, I understand that in a communication from a representative of the pilots, they feel that if we cannot come up with an amendment to Clause 9, there could be some wording in

[Interpretation]

M. Laflamme: Proposez le vôtre.

Le président: Je ne peux pas.

M. Laflamme: Je ne joue pas avec les mots.

Je propose que l'article 3 du bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 29 et 30, à la page 2, et le remplacement par ce qui suit:

(a) prolonger la limite de toute région indiquée dans l'annexe afin d'inclure toutes les eaux canadiennes qui ne sont pas comprises dans l'annexe;

L'amendement est adopté.

M. Laflamme: Étant donné l'adoption du nouvel amendement, je retire le premier amendement que j'avais proposé.

Le président: Vous le retirez?

M. Laflamme: Oui.

Le président: Avec le consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous retournerons maintenant à l'article 9. Il y a un amendement à l'article 9.

M. Laflamme: Si vous me permettiez, monsieur le président, on n'a pas proposé d'amendement à l'article 9. Le seul point qui fût signé. C'était de rendre cet article efficace si nous permettions aux pilotes de s'organiser en association et de signer un contrat. La dernière phrase de l'article 9(2) dit ce qui suit:

...ne doit pas employer de pilotes ou apprenti-pilotes dans toute région ou partie de région où un tel contrat est en vigueur.

La seule que j'avais signalée, c'est que ceci pourrait rendre le droit d'association des pilotes, que nous sommes en train d'élaborer, sans effet, en autant que si l'administration n'aurait pas le droit d'embaucher d'autres pilotes jusqu'à ce que le contrat soit signé, tout ce qu'il faut dire, c'est que l'on ne signe pas le contrat et alors ils peuvent embaucher n'importe quel pilote. Je ne veux pas prêter des intentions aux Administrations qui sont établies, mais je crois que le libellé actuel se dénit le pouvoir de négociation, et peut-être d'un certain équilibre qui pourrait exister afin de discuter ou de négocier entre l'organisation constituée et autorisée par cette loi proposée et l'Administration. C'est ce que j'avais signalé à l'époque, et vous étiez d'accord de réserver cet article.

Le président: Je demanderai à M. Macgillivray de commenter cela. Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: A ce moment-là, je trouvais que si on changeait la dernière ligne de la façon qu'on l'avait proposé—c'est-à-dire, que l'Administration ne serait pas capable d'employer des pilotes une fois que la majorité des pilotes aurait choisi de fournir leurs services par voie de contrat avec une société de pilotage—que ceci donnerait lieu à des complications que j'ai décrites à l'époque. Et ensuite, je crois savoir que par l'entremise d'une communication d'un représentant des pilotes, ils ont laissé savoir que si nous ne pouvons pas porter un amendement

[Texte]

the way of a new clause put into the transitional clause which is Clause 43.

I did have a chance over the noon hour today to have a very quick look at some wording that has been suggested by the pilots. I only borrowed the copy of the wording that they were thinking of and perhaps, sir, it would be as well to discuss that wording. If we cannot come to something on that, then we should revert to Clause 9(2) again. The wording that was suggested certainly did give me some problems. I do not have it here. Perhaps we could hear it and we would be able to decide whether this is the sort of amendment that would be within the spirit of the bill.

Mr. McCleave: You mean hold this one open until we have got to Clause 43.

Mr. Macgillivray: My suggestion would be to jump to Clause 43 right away and then back to Clause 9 if necessary.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Laflamme: It is very far. I think the intent of this amendment was simply to give a period of time during which the contract was deemed to have been signed for the purpose of... This is the intent, but I would say Mr. Chairman that it would be much more appropriate to leave some of the drafting proposals that I have here to be looked into by the officers of this department or of the Department of Justice. I can read it if you wish.

An hon. Member: Mr. Chairman, let him read his proposed amendment.

The Chairman: Have you got your amendment?

• 1655

Mr. Laflamme: Let us say that on the commencement of this act there shall be deemed to be a contract for one year for services between an authority and the body corporate, the members or shareholders of which are licensed pilots in the regional part thereof, in respect of an authority in the schedule which shall be governed by the by-law in respect of said region or part thereof pursuant to subclause (4) unless a contract for services has been passed pursuant to subclause (2) of Clause 9 of this bill.

Mr. Macgillivray: My first reaction to it, sir, was that it is perhaps not quite complete. It does not take care of the situation where the pilots have agreed to accept employment. There is a drafting problem here and I did want to compare it with subclause (4) of Clause 43 which already provides for the existing by-laws of a pilotage authority to continue in force until such time as they are revoked by the new pilotage authority.

Mr. Duquet: It is very hard, Mr. Macgillivray, to discuss after a simple reading of an amendment. We have not got it in front of us, but it would seem to me that if we were to start the amendment with something like "when the pilots have not agreed on employment" or "have not accepted employment", then we could go on

[Interprétation]

à l'article 9 on pourrait songer à insérer un nouveau libellé dans l'article 43 qui traite des dispositions transitoires.

Aujourd'hui, à midi, j'ai eu le temps d'étudier très brièvement le libellé qui a été proposé par les pilotes. J'ai tout simplement prêté un exemplaire du libellé qu'ils ont proposé et il vaudrait peut-être mieux qu'on en discute. Et si ensuite nous ne pouvons pas en tirer quelque chose, on devrait retourner encore une fois à l'article 9 (2). Le libellé qu'on a proposé va certainement causer des problèmes. Je ne l'ai pas ici. On pourrait peut-être le lire, et ensuite on pourrait décider s'il s'agit là du genre d'amendement qui correspond à l'esprit du projet de loi.

M. McCleave: Vous voulez dire ne pas toucher à cet article avant d'en être arrivé à l'article 43.

M. Macgillivray: Je propose que l'on entame immédiatement l'article 43 pour ensuite revenir, si nécessaire, à l'article 9.

Des voix: D'accord.

M. Laflamme: C'est très loin. Je pense que l'intention de cet amendement est tout simplement d'accorder une période de temps durant laquelle le contrat était considéré comme ayant été signé afin de—il s'agit là de l'intention, mais je dirais, monsieur le président, qu'il serait beaucoup plus convenable de permettre aux agents de ce ministère ou bien du ministère de la Justice d'étudier certaines propositions relatives au libellé que j'ai ici devant moi. Je peux vous lire l'amendement, si vous le voulez.

Une voix: Monsieur le président, permettez-lui de lire son amendement proposé.

Le président: Avez-vous votre amendement?

M. Laflamme: Disons qu'au début de cette loi il doit y avoir un contrat d'une année pour les services entre l'autorité et la corporation, les membres ou actionnaires duquel sont les pilotes brevetés dans la région d'icelle, qui a une autorité dans l'annexe qui sera régie par le règlement à l'égard de ladite région ou d'une partie d'icelle conformément au paragraphe (4) à moins qu'un contrat pour les services n'ait été adopté conformément au paragraphe (2) de l'article 9 de ce bill.

M. Macgillivray: Ma première réaction à cela, monsieur, a été qu'il n'est peut-être pas tout à fait complet. Il ne tient pas compte de la situation où les pilotes se sont mis d'accord pour accepter l'emploi. Il y a ici un problème de rédaction et je ne veux pas le comparer avec le paragraphe (4) de l'article 43 qui stipule déjà les règlements existants d'une autorité de pilotage de continuer d'être en vigueur jusqu'à ce qu'il soit révoqué par la nouvelle autorité de pilotage.

M. Duquet: Il est très difficile monsieur Macgillivray de discuter après une simple lecture d'un amendement. Nous ne l'avons pas devant nous mais il me semble que si nous devions commencer l'amendement avait quelque chose comme: «Si les pilotes ne s'étaient pas mis d'accord sur l'emploi» à la page ou «non pas accepté l'emploi» ensuite

[Text]

with the phraseology that he is making there.

Mr. Laflamme: "If and when the pilots have given advice of their association". We could stand this clause.

Dr. Camu: I think it is very clear that it is a lengthy piece. We would like to look at each line and we have no choice. We have to look at it with the Department of Justice lawyers who are the responsible people for the drafting work. If we do that, we need some time. There is a question of time running behind here. We are near the end and we do not want to abuse the time of the Committee and so forth. We feel that to have a fair evaluation of it, it would be best for us to look at it, between 6 and 8 this evening.

Mr. Laflamme: I fully agree.

The Chairman: Does the Committee agree that we stand Clauses 9 and 43? Mr. Trudel.

M. Trudel: Les amendements qui sont en la possession de M. Laflamme présentement devraient être imprimés et remis au Ministère. Quand viendra le temps d'en discuter des copies seront probablement disponibles alors. Chacun de nous aura le texte et nous aurons en même temps, sur tous les amendements que nous aurons à proposer, un jugement de tous les amendements disponibles.

M. Laflamme: Ce serait une excellente suggestion si j'en avais d'autres, mais je n'en ai plus.

M. Trudel: Ah! bon.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I understood that this was already done. I thought that this amendment was already in the hands of the authority here, and that they were going to discuss this with them.

● 1700

Clauses 9 and 43 allowed to stand.

The Chairman: We have two other amendments here that we might discuss at the moment.

On Clause 15 (1)—*Issue of licence of pilotage certificate*

The Chairman: Does everyone have a copy of the amendment on Clause 15(1)? Are there comments on Clause 15(1)?

Mr. Leblanc: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 22 on page 11 and substituting the following:

applicant but no pilotage certificate shall be issued to an applicant therefor unless the Authority is satisfied that the applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area equivalent to that required of an applicant for a licence for that compulsory pilotage area.

The Chairman: Are there any comments on the amendment? Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je me demande pourquoi on inclut le mot «therefore». Chaque fois qu'on lit un amendement.

[Interpretation]

nous pourrions poursuivre avec la phraséologie qui est faite ici.

M. Laflamme: Si et lorsque les pilotes ont donné l'avis de leur association. Nous pourrions maintenir cet article.

M. Camu: Je crois qu'il est très clair qu'il s'agit de quelque chose de long. Nous aimerions regarder chaque ligne et nous n'avons pas le choix. Nous devons l'examiner avec les hommes de loi du ministère de la Justice qui sont responsables du travail de rédaction. Si nous faisons cela, nous aurions besoin de quelque temps. C'est une question de temps qui est à l'arrière plan. Nous sommes près de la fin et nous ne voulons pas abuser du temps du Comité. Nous pensons que pour en avoir une évaluation juste il faudrait mieux pour nous l'examiner entre 6 et 8 h. ce soir.

M. Laflamme: Je suis tout à fait d'accord.

Le président: Le Comité est-il d'accord que les articles 9 et 43 soient réservés? Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: The amendment that Mr. Laflamme had now should be printed and given to the Department. When the time has come to discuss copies will probably be at our disposition. Each of us will have the text and we will have the same time on all the amendment that we will have to propose the judgment of all available amendment.

Mr. Laflamme: It would be a very good suggestion if I had other ones but I have none left.

Mr. Trudel: All right.

M. Rock: Monsieur le président, je crois que cela a déjà été fait. Je croyais que cet amendement était déjà dans les mains de l'autorité ici, et qu'ils allaient discuter de cela avec eux.

Les articles 9 et 43 sont réservés.

Le président: Nous avons deux autres amendements dont nous pouvons discuter tout de suite.

L'article 15(1)—*Attribution du brevet ou du certificat de pilotage*

Le président: Est-ce que vous avez tous une copie de l'amendement à l'article 15 (1)? Y a-t-il des commentaires sur l'article 15 (1)?

M. Leblanc: Je propose que le bill C-246 soit modifié en supprimant la ligne 22 à la page 11 et en la remplaçant par ce qui suit:

aucun certificat de pilotage ne sera attribué à un candidat à moins que les autorités soient convaincues que le candidat est compétent et connaisse les eaux locales de la région de pilotage obligatoire correspondant aux qualités requises d'un candidat pour un permis pour cette zone de pilotage obligatoire.

Le président: Y a-t-il des commentaires sur l'amendement? Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Each time we read an amendment I wonder we include the word "therefor".

[Texte]

"...to an applicant therefore unless the Authority is satisfied..."

Je ne sais pas si on peut étudier cela.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I think this is just the legal draftsman's choice of words, sir. I do not feel I am competent to say that he was wrong.

Mr. Trudel: It is a very minor point, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Clause 15(1) as amended agreed to.

On Clause 15(4)—*Existing licences continued*

Mr. Macgillivray: This is discussing licences that were issued under the Canada Shipping Act. There are no certificates issued under Clause 15(4).

Mr. Duquet: We had this on Clauses 2 and 3 with pilotage certificates.

The Chairman: Monsieur Laflamme.

Mr. Laflamme: What are you speaking on?

Le président: 4 et 5. C'est 4 en ce moment.

Mr. Laflamme: On Clause 15(4), I have an amendment. I move that at the end of this subclause, we add the words:

and any such district is established as a compulsory pilotage area for the purposes of this act.

● 1705

Could I speak to the motion, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, j'ai l'impression que cet amendement est, en quelque sorte, le facteur déterminant et le but précis de toute cette législation. A l'intérieur de la Loi, et comme législateur ou membre d'un comité chargé d'une mesure législative si vitale dans le domaine de la sécurité et dans le domaine de la pollution également, il faut penser deux fois au but recherché par l'amendement. Et le but précis recherché par l'amendement est d'établir, d'une façon claire et nette, que les zones de pilotage obligatoires sont établies dans la Loi et que si plus tard, l'autorité de pilotage désire le changer, que cela revienne devant le Parlement. Et j'ai l'impression que nous avons là une responsabilité qui est primordiale.

J'ai entendu, l'autre jour, M. Macgillivray dire qu'on veut sans doute rendre le pilotage libre vers l'Est. J'ai l'impression que ceci va fondamentalement à l'encontre de toute la Loi, du but du Bill C-2 et qu'effectivement si nous ne pensons pas cet amendement-là, nous n'atteindrons pas le but recherché.

Ce n'est pas ici mon intention de tenter de défendre le gagne-pain d'individus, mais de m'attarder uniquement sur le problème de la sécurité. J'ai l'impression qu'en tant que législateurs, nous n'avons pas le droit de nous soustraire à notre responsabilité d'imposer des normes sérieuses et sévères pour pouvoir atteindre les objectifs que nous recherchons.

24001—5½

[Interprétation]

«...à un candidat «Therefore» à moins que les autorités ne soient convaincues...»

I wonder if we can study this.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je crois que c'est simplement un choix de termes du rédacteur juridique. Je ne suis pas assez compétent pour dire qu'il a commis une erreur.

M. Trudel: Cela n'a pas beaucoup d'importance, monsieur le président.

L'amendement est adopté.

L'article 15 (1) est adopté tel que modifié.

L'article 15(4)—*Les brevets existants demeurent valides*

M. Macgillivray: Il s'agit des brevets attribués en vertu de la loi sur la Marine marchande du Canada. Il n'y a pas d'attribution de certificats en vertu de l'article 15 (4).

M. Duquet: Nous avons déjà vu cela aux articles 2 et 3 avec les certificats de pilotage.

The Chairman: Mr. Laflamme.

M. Laflamme: Où en sommes-nous?

The Chairman: 4 and 5. It is 4 at the moment.

M. Laflamme: A l'article 15(4) j'ai un amendement. Je propose que nous insérions à la fin de ce sous-alinéa, ce qui suit:

tout district de ce genre sera considéré comme zone de pilotage obligatoire aux fins de cette loi.

M. Laflamme: Puis-je dire quelque chose au sujet de la motion, monsieur le président?

Le président: Monsieur Laflamme.

Mr. Laflamme: I think that this amendment is somewhat the objective of the old legislation. Inside the law and as legislator or member of a committee in charge of a legislative measure as vital in the area of security and pollution, it is important to think twice at the objective of the amendment. The specific objective of the amendment is to establish clearly that compulsory pilotage areas are established in the law and that if pilotage authorities want to change it, it will have to be studied in Parliament. We have there a very important responsibility.

I heard Mr. Macgillivray say the other day that we wanted to make pilotage free towards the east. I think it is against all law, against the objective of Bill C-2 and that if we do not adopt this amendment, we will never realize our objective.

I do not want to be a nuisance to people, but I want to be precise about the problem of security. As legislators, it is our responsibility to establish serious standards in order to be able to realize our objectives.

Maybe my colleague, Mr. Duquet, has something to say.

Parliament has just adopted Bill C-2 on pollution, and the whole population seems to be very interested in the problem. People say: "Take an area where there has been navigation and compulsory pilotage for 100 years, taken

[Text]

Monsieur le président, est-ce que mon collègue, M. Duquet, a quelque chose à dire.

D'abord, en ce qui concerne la pollution, le présent Parlement vient d'adopter le Bill C-2 qui, évidemment, a attiré l'attention de la population du pays sur ce problème. Tout le monde attache de l'importance au problème de la pollution. On dit aujourd'hui: «Sur tout un secteur où depuis 100 ans il y a de la navigation et du pilotage obligatoire, alors que le trafic maritime augmente même si on vient nous dire que le chenal va être élargi de quelque 75 ou 100 pieds, les navires sont d'un tonnage de plus en plus fort». L'augmentation considérable du trafic et du tonnage des bateaux, les difficultés inhérentes à la navigation sur le fleuve, la température, les courants, les caboteurs, les chalutiers, tous ces éléments peuvent être la source ou l'occasion d'accident. Imaginons pour un instant une erreur d'un détenteur d'un certificat de pilotage ou encore d'une personne qui est membre de l'équipage et qui n'a pas atteint le degré de compétence que les pilotes ont toujours eue dans ce secteur-là, cause ou crée un accident! Prenons un cas. Avec la construction de la raffinerie à Saint-Romuald et le trafic considérable d'huile et de pétrole dans le Fleuve Saint-Laurent, un désastre comme l'échouement d'un pétrolier de 75.000, de 100.000 ou 150.000 tonnes comme ils seront dans quelques années, sera un désastre maritime irréparable. C'est à ce point important que, lorsque l'on considère la modicité du coût comparée à l'ampleur de ce qui est transporté dans le Fleuve Saint-Laurent et de la navigation, j'ai l'impression qu'on ne devrait pas hésiter un instant à dire qu'il nous appartient de définir et de déterminer les zones où le pilotage sera obligatoire. Je parle des questions d'accident; je veux simplement signaler que, dans la Baie de San Francisco, deux bateaux de la même compagnie américaine, pilotés par deux détenteurs de certificats de pilotage qui ont fait un accident. C'est un désastre national. Et aujourd'hui Washington est en train de reviser son système d'émission de certificats de pilotage.

• 1710

Je veux également souligner, monsieur le président, que généralement lorsqu'il y a un pilote à bord d'un navire, il est le seul être neutre, responsable de la navigation, qui peut rapporter les actes de pollution dans le fleuve. Habituellement, ce n'est certainement pas le maître à bord qui va rapporter les actes de pollution comme, par exemple, les bateaux qui vont décharger de l'huile ou qui vont laver leurs réservoirs dans le Fleuve Saint-Laurent. De plus, lorsqu'on impose à des officiers membres de l'équipage sous la direction du capitaine la responsabilité de conduire le bateau, on enlève l'élément de surveillance et on enlève aussi à ces personnes la possibilité de faire leur travail d'une façon adéquate. Et je pense que lorsque M. Cook a témoigné, il a exposé le point de vue des officiers et des maîtres et, en quelque sorte il nous a dit qu'il respectait et qu'il approuvait à 100 p. 100 la requête des pilotes en ce sens-là. C'est bien normal et c'est bien simple à comprendre et si j'étais officier ou maître à bord d'un bateau, je n'aimerais pas conduire un bateau de 50.000 ou 75.000 tonnes à l'intérieur d'une zone de navigation difficile: ça n'est pas essentiellement mon travail. Il y a des spécialistes que nous avons à l'heure actuelle; pourquoi prendrions-nous une chance et pourquoi laisserions-nous aux membres de

[Interpretation]

that the Maritime traffic is growing, even if somebody tells you that the channel will be bigger of some 25 or 100 feet, there is no point since ships are also getting bigger." The development of traffic, the fact that the ships are getting bigger, the difficulties of navigation on the river, weather, everything can provoke an accident. If a holder of a pilotage certificate or a member of the crew who is not as qualified as pilots have always been in the area does something wrong, there could be an accident. Let us take an example. With the construction of the refining plants at Saint-Romuald and the considerable traffic of oil on the St. Lawrence River, disasters like the stranding of the tanker of 75,000, 100,000 or 150,000 tons, as they should be in a few years, will be an irreparable disaster. It is because of this important point that when you consider the lowness of the cost, compared with the importance of what is being shipped on the St. Lawrence River and of shipping, I think we should not hesitate to say that we must define and determine zones where pilotage will be compulsory. I am talking about risks; I would just like to say that in the San Francisco Bay, two ships of the same US company, piloted by two licensed pilots, came into collision. It is a national disaster. And today, Washington is reviewing the system of issuing pilotage licences.

I would also like to stress, Mr. Chairman, that generally, when a pilot is on board a ship, he is the only neutral person, responsible for a ship navigation, who can report on pollution of the river. Generally, it is not the captain who is going to report pollution but take for instance, ships which dump oil or which clean out their tanks in the St. Lawrence River. Furthermore, when you give some officers, members of the crew, under the direction of the captain, the responsibility to pilot the ship, you miss the surveyance structure, you also prevent those people from doing their work appropriately. I think that when Mr. Cook appeared, he outlined the points of view of the officers and of the masters and he somehow

told us that he respected and was 100 per cent favourable to the pilots request in this sense. It is quite normal and quite simple to understand, and if I were an officer or a captain of a ship, I would not like to pilot a ship of 50,000 or 75,000 tons through a difficult zone of navigation; that would not be my job. Nowadays, we have some specialists; why should we take a chance and why should we leave to the members of the administration the decision on such a vital program?

I talked about the increase in traffic, the importance of tonnage. There is also the report from the inquiry commission, Mr. Chairman, an inquiry which lasted for nine years. It says, on page 261:

The security of channels of navigation is nowhere more essential for Canadian interests than on the St. Lawrence.

And a Maritime accident in the river, between Quebec and Les Escoumins, is a national tragedy and when you know the importance of the traffic on that river, which is going to increase because of the digging of a new channel, which was decided by the government between Quebec and Cap Brûlé, or something like that, about 20 or 25 miles east of Quebec.

[Texte]

l'administration la responsabilité de décider d'un problème aussi vital que celui-là?

J'ai parlé de l'augmentation du trafic, de la grosseur du tonnage. Il y a aussi le rapport de la Commission d'enquête, monsieur le président, une enquête qui a duré neuf ans. On y dit à la page 261,

La sécurité des chenaux de navigation n'est nulle part plus essentielle pour les intérêts canadiens que sur le Saint-Laurent.

Et un accident maritime dans le Fleuve entre Québec et Les Escoumins est une tragédie nationale et quand on sait l'ampleur du trafic qui s'y fait et qui va encore augmenter à la suite du creusage du chenal qui a été décidé par le gouvernement entre Québec et le Cap Brûlé ou quelque chose comme ça à quelque vingt ou vingt-cinq milles à l'est de Québec.

Maintenant, il y aurait quelque chose d'illogique, à tenter de refuser de reconnaître ces zones de pilotage obligatoire. Nous avons d'abord des personnes qualifiées. Le ministère fédéral des Transports a exigé, pour l'émission de licences de pilote des années d'apprentissage, une infinité de voyages sur le Fleuve, une connaissance approfondie des lieux qui changent continuellement. Seulement pour vous donner un exemple, lorsqu'un pilote se rapporte au bureau pour monter à bord d'un bateau, il est obligé d'être là vingt minutes avant le temps pour prendre connaissance des modifications ou des changements qui ont pu survenir sur le parcours dans le vingt-quatre heures et ce, même s'il a fait un voyage la veille. Ce qui veut dire que le ministère des Transports a continuellement attaché de l'importance à cette question-là. Et aujourd'hui, refuser de le reconnaître dans la loi, j'ai l'impression que ce serait abdiquer une responsabilité qui est nôtre.

• 1715

Il y a aussi le problème des heures de travail qui a été soulevé par M. Cook. Imaginons un instant, monsieur le président, un bateau qui part des Escoumins et qui monte vers Montréal. Il n'a pas à arrêter à Québec, il n'a pas à arrêter à Trois-Rivières, il n'a pas à arrêter à Montréal. Cela lui prend 24 heures pour faire ce parcours. Est-ce que dans un équipage de 3, 4 ou 5 personnes il y aura deux détenteurs de certificat? Les personnes qui sont engagées à bord par les compagnies maritimes ont déjà une fonction importante et essentielle à jouer. Pourquoi leur imposer une responsabilité additionnelle qui est une responsabilité vitale? Je vous dis bien franchement, monsieur le président, que sur cette question de la définition ou la détermination des zones de pilotage obligatoire, je considère que c'est une responsabilité qu'il appartient au député de décider. Étant donné les dangers constants et toujours plus grands de la circulation maritime dans le fleuve, nous n'avons pas le droit d'hésiter à dire qu'il nous appartient de considérer tous les aspects. L'enquête a été faite, monsieur le président, elle a duré 9 ans et on dit que c'est essentiel. Est-ce qu'on veut que des tragédies comme celles qui sont survenues ailleurs ou des accidents comme celui du *Arrow* se répètent? S'il y avait eu un pilote à bord du *Arrow*, il n'y aurait pas eu d'accident. Toutes les provinces Maritimes ont été dans l'angoisse pendant des semaines par suite de l'accident du *Arrow*,

[Interprétation]

Now, it would be somewhat illogical to try not to recognize those zones of compulsory pilotage. First, we have the specialists. The federal Department of Transport required, for the issuing of pilot's licences, years of apprenticeship, an infinity of journeys up the river, a deep knowledge of the sights which continually change. Just as an example, when a pilot reports to the office to go on board a ship, it is required that he be there 20 minutes before time, in order to see the changes which may have happened in the course during the last 24 hours, even if he made the same journey the day before. This means that the Department of Transport has always considered this question as very important. And today, if we refuse to recognize it in the act, I think we are refusing a responsibility which is ours.

Mr. Cook also raised the problem of the work hours. Let us imagine, Mr. Chairman, that a ship is leaving from Escoumins towards Montreal. She does not have to stop at Quebec, she does not have to stop at Three Rivers, she does not have to stop at Montreal. It will take him 24 hours to cover this distance. In a team of three, four or five persons, will there be two people who have a certificate? The persons hired aboard by the Maritime companies have already an important function to play. Why impose upon them an additional responsibility which is a vital responsibility? I tell you frankly, Mr. Chairman, that on this question of the definition of the determination of the areas of compulsory pilotage, I think it is a responsibility which is up to the member to decide upon. Since there are constant and always increasing dangers in the Maritime traffic on the river, we have no right to hesitate in saying that it belongs to us to consider all the aspects. The inquiry has been made, Mr. Chairman, and it lasted nine years and they said that it was capital. Do they want tragedies like those which happened elsewhere, or accidents, like the one of the

Arrow, to happen again? If there had been a pilot aboard the *Arrow*, there would not have been an accident. All the Maritime provinces have been in anguish during the weeks following the accident to the *Arrow*, because the officer did not even know that a buoy had been displaced.

I submit, Mr. Chairman, in support of this motion, and I insist that it is maybe more political than a technical question, I intend to make out of that an important point of all this act concerning pilotage which is in itself good, but if we do not accept to define ourselves the areas of compulsory pilotage, we are going to miss our target and we shall have made a beautiful, grammatical political exercise, but we will not have reached the target which is looked for. That is all I had to say.

[Text]

parce que les officiers de bord ne savaient même pas qu'une bouée avait été déplacée.

Or, je soumetts, monsieur le président, à l'appui de cette motion, et j'insiste, c'est peut-être plus une question politique qu'une question technique, j'ai l'intention d'en faire un point important de toute cette Loi concernant le pilotage qui est en soi bonne, mais nous n'acceptons pas de définir nous-mêmes les zones de pilotage obligatoire nous allons simplement manquer notre coup et nous aurons fait un bel exercice grammatical ou législatif, mais nous n'aurons pas atteint le but recherché. C'est ce que j'avais à dire.

The Chairman: Are there any other comments, gentlemen? Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, without the exact text of the amendment in front of us it is difficult for us to really understand.

The Chairman: The Clerk will hand it to you, Mr. Barnett. While you study the amendment, Mr. Barnett, would you mind if Dr. Camu gave some explanation?

Mr. Barnett: No, not at all.

The Chairman: Dr. Camu.

M. Camu: Je désirerais faire quelques commentaires à la suite de l'exposé que M. Laflamme a fait.

Le président: On pourrait dire un plaidoyer ou presque.

M. Camu: J'aimerais faire quelques commentaires sur l'exposé que vous avez fait et le président a dit un plaidoyer.

Le président: J'ai dit presque!

M. Camu: Vous touchez en effet au cœur de ce projet de loi, mais en fait, en partant de l'article que nous examinons ici, qui est le numéro 15 (4) et qui se résume à ceci: c'est que les brevets existants demeurent valides. Vous dites qu'il faut aller au-delà de cela, il faut ajouter que les zones de pilotage obligatoire doivent aussi demeurer permanentes au moment de l'adoption de la Loi. Ceci affecte deux autres articles-clés qui nous ont fait hésiter et c'est l'article 14 (1) a) qui nous dit que c'est le privilège d'une Administration locale d'établir des zones de pilotage obligatoire et plus loin, à la fin de l'article 42, rubrique g), si ces régions sont incapables d'établir de telles zones, alors, l'autorité centrale, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, pourrait établir ces zones de pilotage obligatoire en cas de carence d'une Administration.

• 1720

Je crois que c'est quand même une question délicate parce qu'on ne sait pas ce que l'avenir nous réserve. Vous avez mentionné toute une série de facteurs physiques, la grosseur des navires, leur nombre qui augmente, les risques de plus en plus grands de la pollution toujours dans le cas de l'entrée de l'estuaire du Saint-Laurent qui est une zone vitale, il n'y a pas de doute là-dessus. Cependant, il y a aussi deux autres facteurs à considérer qui suivent de près le progrès: d'une part, c'est l'automatisa-

[Interpretation]

Le président: Il y a-t-il d'autres commentaires, messieurs? M. Barnett.

M. Barnett: M. le président, sans le texte exact de l'amendement devant nous il nous est difficile de comprendre vraiment.

Le président: Le greffier va vous le remettre, M. Barnett. Pendant que vous étudiez l'amendement, M. Barnett, voulez-vous que M. Camu vous donne des explications?

M. Barnett: Non, pas du tout.

Le président: M. Camu.

Mr. Camu: I would like to make some comments following what Mr. Laflamme said.

The Chairman: One could say that he has made a council speech or nearly that.

Mr. Camu: I would like to make some comments on what you have made and the Chairman said it was a council speech.

The Chairman: I said nearly.

Mr. Camu: You are hitting right at the core of this bill, but in fact, from the section that we are examining here, which is number 15(4) and which can be summed up like this: it is that the existing certificates are still valid. You say that one must go beyond that, it is necessary to add that the areas of compulsory pilotage must also remain permanent at the time of the adoption of the act. This affects two other key sections, which have made us hesitate, and it is Clause 14(1)(a) which tells us that it is the privilege of a local administration to set up areas of compulsory pilotage and further, at the end of Clause 42(g), if these regions are not able to set up such areas, then, the central authority, through the Governor in Council could set up these areas of compulsory pilotage in case of default by the administration.

I thought it is still a delicate question because we do not know what the future has in store for us. You have mentioned that all series of physical factors, the size of ships, their increasing number, their greater and greater risk of pollution is still in the case of the mouth of the St. Lawrence estuary which is a vital zone there is no doubt about that. However, two other factors which follow closely technical progress should be considered: on the one hand there is automation and on the other hand

[Text]

tion et d'autre part c'est ce que la technologie nous réserve. Les pilotes savent très bien de quoi je parle parce que de notre côté, nous introduisons sans cesse des choses nouvelles. Par exemple, la puissance des phrases n'est plus la même qu'il y a 25 ans. On les place ou on les déplace selon les cas, toujours afin d'améliorer la route. On va faire du dragage qui va élargir le chenal. Nous avons établi un système d'informations il y a à peu près 35 ou 40 ans, qui n'était plus le même il y a 20 ans.

Alors, je pense que tous ces facteurs-là font qu'à un moment donné, je pense que l'autorité régionale du pilotage devrait avoir le droit non seulement d'ajouter des zones à celles qui existent mais aussi celui d'en restreindre. Cela va des deux côtés parce que, dans l'avenir, je reconnais que c'est une situation très délicate, mais il est fort possible que le besoin de pilotes dans telle ou telle région soit appelé à diminuer plutôt qu'à augmenter. C'est fort possible.

Alors, il est entendu qu'au moment où un nouveau projet de loi comme celui-ci est présenté, l'élément sécurité personnelle est très vif pour eux, et c'est pourquoi dans cet article 15 (4), ce qu'ils veulent, c'est que les brevets existants demeurent valides après l'adoption de la loi et dans les zones où ils travaillent depuis des années.

Si l'administration locale est obligée de vivre à partir de maintenant avec des zones complètement définies, rigides qui, *ad vitam aeternam* ne pourront être modifiées, des deux côtés soit pour les restreindre soit pour les augmenter, c'est enlever à l'esprit du projet de loi l'un de ses éléments les plus importants. Peut-être M. Macgillivray pourrait-il ajouter autre chose là-dessus mais je pense que cela vous donne une idée de l'essence de notre réponse et de ce qui fait qu'il nous est difficile d'accepter le point.

M. Laflamme: Je ne veux pas du tout interrompre M. Camu mais je veux lui répondre que le Parlement est toujours là.

The Chairman: Mr. Macgillivray, would you like to comment on it.

Mr. Macgillivray: If I may, sir. Mr. Laflamme in his opening remarks made a reference to the waters of the St. Lawrence below Quebec and he said that I had mentioned that we would want to make those waters non-compulsory. I did not say that. What I did say was that the Royal Commission at the time reported that that was not an area that it recommended as a compulsory area but we should also notice that it said the same thing about the Halifax and Sydney and St. John's, Newfoundland and even Chedabucto Bay. As I pointed out at the time, thinking has changed and the public attitude has also changed since then. I think it is inconceivable that any pilotage authority would make any of those waters other than compulsory but my point was that we would here be taking away from the local pilotage authority, the regional pilotage authority, which has the local knowledge and which will study all these waters carefully when making a decision. By doing this, the judgment of Parliament and perhaps of this committee would be substituted for what we expect will be the expert judgment of the new pilotage authorities.

[Interpretation]

what technology has in store for us. Pilots know full well what I am speaking about, because on our part we continuously introduce new things. For instance, the power of a lighthouse is not the same as it was 25 years ago. They are erected or moved according to circumstances always in order to improve the route. They are going to conduct dredging operations which will widen the channel. Thirty-five or forty years ago we had established an information system which had changed 20 years ago.

Therefore, I think, according to all those factors at a given time that regional pilotage authorities have the right not only to add zones to those which are in existence but also the right to limit them. It goes both ways because in the future, I admit that it is a delicate situation, but it is quite possible that the need for pilots in some areas might decrease rather than increase. It is quite possible.

Therefore, it is understood that when a new bill like this one is submitted, this becomes very much aware of the personal security and this is why Clause 15.(4) is concerned with the wish that existing licences remain valid after the bill has been adopted and in areas where they have been working for years.

If as of now the local administration has to administer rigorously defined areas which will never be more defined be either extended to take away from the intent of the bill one of its most important elements perhaps Mr. Macgillivray could add something on this matter, but I think this gives you an idea of the gist of our answer and why it is difficult for us to accept this point.

Mr. Laflamme: I do not want to interrupt Dr. Camu but I wish to tell him that Parliament still exists.

Le président: Monsieur Macgillivray, voudriez-vous faire des remarques à ce sujet.

M. Macgillivray: Dans ses remarques d'ouverture M. Laflamme a mentionné les eaux du Saint-Laurent en aval de Québec et il a dit que j'avais indiqué que nous voudrions faire de ces eaux une zone de pilotage non obligatoire. Je n'ai pas dit cela, mais ce que j'ai dit en fait est qu'à ce moment-là la commission royale avait indiqué dans son rapport qu'elle ne recommandait pas cette région comme zone obligatoire de pilotage, mais nous devrions également remarquer qu'elle a dit la même chose au sujet de Halifax et de Sydney, et St-Jean, Terre-Neuve, et même de Chedabucto Bay. Comme je l'ai fait remarquer à ce moment-là, les idées ont changé et l'attitude du public a changé également depuis. Je pense qu'il est inconcevable qu'une autorité de pilotage déclarait ces eaux autrement que zone obligatoire de pilotage, mais mon argument était que nous enlèverions une certaine autorité à l'autorité locale de pilotage, l'autorité régionale de pilotage, qui connaît les parages et qui étudiera ces eaux attentivement lorsqu'elle prendra une décision. En faisant cela, le jugement du Parlement et peut-être celui de ce comité remplacera ce qui à notre avis sera le jugement expert des nouvelles autorités de pilotage.

[Text]

• 1725

For instance, I think members should recognize that this would mean that all the waters of the British Columbia coast would become compulsory pilotage waters.

The way that it is described in the order in council that sets it up is very vague. It just says the waters of the British Columbia coast. It is quite conceivable that there may be some of the waters of the British Columbia coast that the pilotage authority will not consider compulsory pilotage waters.

I do not think I have anything to add there, sir.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Je voudrais seulement faire quelques remarques. Jusqu'à présent, on a parlé de sécurité, on a parlé d'une foule de choses; je crois que l'article tel qu'il est rédigé, ne nuit nullement à la sécurité qui tracasse mon collègue qui, maintenant nous amène à un point qui n'y est pas directement relié: il veut définir les zones. Je suis d'avis que si on limite l'autorité des gens et des structures qu'on veut établir en définissant des termes de référence ou en disant qu'il faut partir de telle chose ou de tel principe établi, à ce moment-là ces gens-là vont peut-être juger qu'il faudrait élargir ou restreindre mais seront déjà placés par la loi dans une position très difficile pour exercer un choix judicieux. Moi aussi je voudrais que la sécurité et l'expérience des gens qui ont été accumulées au cours des années soient employées à bon escient. Cela je pense que le Comité l'a démontré dans ses exposés jusqu'à présent. Maintenant, je ne voudrais pas placer l'administration que nous voulons créer dans l'impossibilité d'agir soit pour élargir ou pour restreindre leur champ d'action. A ce moment-là je me vois très mal en train de définir dans cet article, les zones de pilotage.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I am sure that no member of the Committee disagrees with the objectives that were set out by Mr. Laflamme in his rather eloquent speech of a little while ago. I must say that I find it difficult to agree that the kind of an amendment that he is proposing here is appropriate in this particular clause of the bill which has to do with the question of licences and certificates for pilots.

As I have studied the bill, I thought that the authority for establishment of compulsory pilotage areas is quite properly set out in Clause 14. Were it not for the fact that in Clause 42 there is an authority for the Governor in Council to act in any cases where a local authority fails to act, I would be concerned with that deficiency. However, it is covered by Clause 42.

Certainly, as far as I am concerned, if the local authority in British Columbia did fail to make a compulsory pilotage area where on the advice I had received I felt there should be one, I would feel that the channel would be open to me to use my office as a member of the House of Commons to urge the Governor in Council to act, either through urging the authority or by using its own power to override the local authority.

I do not think that we should try to mix this question of what areas should be compulsory pilotage authorities

[Interpretation]

Je crois, par exemple, que les membres devraient se rendre compte que toutes les eaux côtières de la Colombie-Britannique deviendraient forcément des eaux de pilotage.

La description qu'en donne le décret du conseil est plutôt vague. Il dit simplement les eaux côtières de la Colombie-Britannique. Il se pourrait fort bien qu'il y ait des eaux de la côte de la Colombie-Britannique que les autorités du pilotage ne considèrent pas comme étant forcément des eaux de pilotage.

Je ne crois pas avoir rien d'autre à ajouter, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: I would like to make a few comments. Up until now, we have talked of securities, we have talked of many things, but I think that the clause as it has been set up does not jeopardize in any way the security problem that bothers my colleague who now wants us to study a point that is not directly related: he wants a definition of the zones. I agree that if we limit the authority of certain people and the structures we want to establish by defining terms of reference or by saying that we must start from such a thing or such established principles, then those people might very well judge it necessary to enlarge or restrict them, but under the law, these same people will find themselves in a difficult situation to make a sensible decision. I too would like the security and the experience that people have accumulated over the years to be well employed. That, I think the Committee has proven it so far in its statements. Now I would not like to put the administration that we want to establish in a situation in which it would be impossible for it to enlarge or restrict their field of action. Therefore, I cannot very well see myself defining, in this article, the zones of pilotage.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je suis sûr qu'il n'y a pas un membre du Comité qui n'est pas d'accord avec les objectifs qu'a énumérés M. Laflamme au cours de son éloquent discours il y a quelque temps. Je dois avouer, cependant, qu'il m'est difficile d'approuver le genre d'amendement qu'il propose, car je ne le trouve pas approprié du bill qui traite des brevets et des certificats de pilote.

J'ai étudié le bill, et j'ai trouvé que l'autorité d'établir des zones de pilotage obligatoires est très bien démontrée dans l'article 14. Si l'article 42 ne prévoyait pas une autorité pour le gouverneur en conseil d'agir quand l'autorité locale ne le fait pas, je m'inquiéteraient alors de cette déficience. Cependant, l'article 42 en fait mention. Pour ma part, si jamais l'autorité locale de la Colombie-Britannique négligeait d'établir une région obligatoire de pilotage et si j'avais appris qu'elle aurait dû le faire, alors je me sentirais prêt à me servir de mon autorité en tant que membre de la Chambre des communes pour inciter le gouverneur en conseil à prendre les mesures nécessaires soit en incitant l'autorité ou en se servant de ses propres pouvoirs pour outrepasser l'autorité locale.

Je ne crois pas qu'il faudrait mêler la question des régions qui devraient être des régions de pilotage obliga-

[Texte]

• 1730

into this question of action to protect the licences of pilots.

Another aspect which was touched upon by Mr. Laflamme had to do with the prevention of pollution. Pilots as an independent authority aboard their ships might take note of certain things that the master or officer of the ship would not go to the extent of reporting. My feeling is that basically the function of a pilot is to concern himself with the navigation of a ship and that we should not really expect the pilot to assume the responsibility for pollution control. My understanding is that under the authority of the amendments to the Canada Shipping Act which were made in Bill C-2, if in the circumstances shall we say, of the St. Lawrence River it was deemed necessary there would be authority to place a pollution prevention officer aboard a ship while it was navigating certain waters and I would like clarification perhaps from Mr. Macgillivray whether my understanding of that particular aspect of the matter is correct.

In other words, the pilot is there to prevent a disaster which could cause pollution, but the question of pollution arising from neglect or refusal to comply with the ordinary pollution control regulations I feel, at least this is my hope and understanding, that function would be exercised under the administration of the pollution prevention officers that were set up by the new part of the Canada Shipping Act or ones that already exist in other parts of the Act. Could we have this part of it clarified.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Yes, I think it is true that the matter of pollution control as it relates to intentional pumping or something, has nothing to do with this bill. It is a matter under the amendments that were contained in Bill C-2 which was passed earlier in the session.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: I would like to ask Mr. Macgillivray if the addition of the amendment proposed by Mr. Laflamme that said "and any such district is established as a compulsory pilotage area for the purposes of this act", would change very much the sense of the article due to the fact that Clause 42, to which Mr. Camu referred, says:

The Governor in Council may make regulations...

and the last regulation cited there is Clause 42(g)

...establishing compulsory pilotage areas where an Authority fails to do so and the Governor in Council considers it necessary.

If this power of the Governor in Council remains in the bill, should the zone in question prove not to be desirable anymore, would not Clause 42 permit a change then rather than change it now that it is established as a regular compulsory zone. I would like some explanation on this, because I would like to know exactly, Mr. Macgillivray, Dr. Camu, how or to what extent the addition of the amendment to the end of Clause 9.(4) would change

[Interprétation]

toires à la question de la ligne de conduite à adopter pour protéger le brevet de pilote.

M. Laflamme a parlé d'un autre sujet, c'est-à-dire une mesure préventive contre la pollution. Les pilotes, en tant qu'autorité indépendante à bord de leur propre navire peuvent prendre en considération certaines choses que le capitaine ou l'officier du navire n'irait pas jusqu'à rapporter. Je crois que la fonction première d'un pilote est de se concentrer sur la bonne marche du navire et nous ne devons pas nous attendre à ce que le pilote assume la responsabilité du contrôle de la pollution. D'après moi, en vertu des amendements apportés à la Loi sur la marine marchande qui sont inscrits dans le Bill C-2, si dans les circonstances, disons sauf le Saint-Laurent, il est nécessaire que l'on nomme un fonctionnaire qui verra la prévention de la pollution à bord d'un navire lorsqu'il navigue dans certaines eaux, j'aimerais que M. Macgillivray me dise si je comprends bien la question.

En d'autres mots, le pilote est à bord pour prévenir un désastre qui pourrait causer la pollution, mais s'il y a pollution par suite de négligence ou refus de se conformer aux règlements concernant le contrôle de la pollution, je crois, ou du moins c'est comme ça que je le comprends, cette fonction doit être remplie par des fonctionnaires dont le travail est de voir la prévention de la pollution. Il s'agit alors de ces fonctionnaires dont le poste a été créé en vertu de la nouvelle section de la Loi sur la marine marchande ou d'autres postes qui existaient en vertu d'autres sections de la loi. Pourrions-nous avoir quelques éclaircissements à ce sujet?

Le président: Monsieur Macgillivray, vous avez la parole.

M. Macgillivray: Il est exact de dire que le contrôle de la pollution concernant par exemple le déversement intentionnel n'a rien à voir avec ce projet de loi. Ce sujet relève des amendements contenus dans le projet de loi C-2 qui a été adopté un peu plus tôt au cours de cette session.

Le président: Monsieur Duquet, vous avez la parole.

M. Duquet: J'aimerais demander à M. Macgillivray si l'adjonction de l'amendement proposé par M. Laflamme qui dit: «peu de district de ce genre sera considéré comme une zone de pilotage obligatoire en vertu de cette loi», changerait beaucoup le sens de l'article car l'article 42, dont M. Camu a parlé, dit:

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements...

Et le dernier règlement cité au paragraphe (g) de l'article 42 dit:

...établissant des zones de pilotage obligatoires de garantie d'une administration lorsqu'il l'estime nécessaire...

Si le gouverneur en conseil conserve ce pouvoir dans le projet de loi, et s'il se révèle que la zone en question ne doit plus être une zone de pilotage obligatoire, l'article 42 ne permettrait-il pas un changement plutôt que d'effectuer un changement maintenant qui est établi comme une zone régulière obligatoire. J'aimerais avoir quelques

[Text]

or would tie up the government or the new authority that is created?

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Sir, it would remove from the discretion of the regional pilotage authorities and of the Governor in Council, all matters in relation to districts which are now compulsory payment districts; that is, districts in which the payment of pilotage is compulsory although pilotage itself is not compulsory under the present Act. Most districts were established by Order in Council with the exception of the districts of Quebec and Montreal, that is the St. Lawrence River from Les Escoumins to Montreal, which were established as compulsory pilotage districts by Parliament, but the rest were established by order in council and based on considerations that existed at the time they were established. If these are now made compulsory districts or compulsory pilotage areas, it is a restriction on the discretion that the bill as drafted would give to the regional pilotage authority and to the Governor in Council.

• 1735

Mr. Duquet: Under what section of the Canada Shipping Act are the compulsory zones established by Order in Council, would it be Section 319?

Mr. Macgillivray: No, under Section 324, I think. Under Section 324 of the existing act, the Governor in Council is able to declare any pilotage district as a district in which the payment of pilotage dues is compulsory; whereas, in the Quebec and Montreal districts they are established by Sections 322 and 323 of the present act, and the payment of pilotage is made compulsory in those districts by the act itself.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: You have been stressing the safety factor right through, but you certainly cannot make the same contention now. If you are going to give complete freedom as to what will be a compulsory pilotage district, then you are going to have a lessening of the safety factor obviously. In other words, you are losing some control over the ultimate safety factor which you have stressed. I am not sure the practical way of amending it is too good here, but it is going to mean less safety. It could certainly mean less safety.

Mr. Macgillivray: Yes, sir, I think it could mean less safety if the regional pilotage authority acts unwisely in failing to declare an area to be a compulsory pilotage area, and if following that the Governor in Council also acts unwisely in failing to declare the area compulsory.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I think it is a fact that this proposed act will come into effect on a date to be set by proclamation with the exception of a certain clause. This means that the existing compulsory pilotage payment

[Interpretation]

explications à ce sujet, car j'aimerais savoir exactement, monsieur Macgillivray et monsieur Camu, comment et jusqu'à quel point l'adjonction de l'amendement à la fin de l'article 9 (4) changerait ou lierait le gouvernement ou la nouvelle administration qui est créée.

Le président: Monsieur Macgillivray, vous avez la parole.

M. Macgillivray: Monsieur, il reviendrait aux administrations régionales de pilotage et au gouverneur en conseil, de traiter de ces questions concernant les districts qui sont maintenant des districts de payage obligatoire; il s'agit de district dans lequel il faut payer les pilotes quoi qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un pilote en vertu de la présente loi. La plupart des districts ont été établis en vertu d'un ordre en conseil à l'exception des districts de Québec et Montréal c'est-à-dire la région du fleuve Saint-Laurent qui va de Les Escoumins à Montréal, qui furent établis comme districts de pilotage obligatoire par le Parlement, mais les autres districts ont été établis en vertu d'un ordre en conseil et on se fondait alors sur les données qui existaient au moment même où on les a établies. Si ces districts sont maintenant établis districts obligatoires ou régions de pilotage obligatoire, il s'agit là d'une décision qui relèvera de l'administration régionale et du gouverneur en conseil, comme le bill établira.

M. Duquet: En vertu de quel article de la Loi sur la marine marchande peut-on, en vertu d'un décret en conseil, établir les zones obligatoires; s'agirait-il de l'article 319?

M. Macgillivray: Je crois qu'il s'agit de l'article 324. En vertu de l'article 324 de la Loi actuelle, le gouverneur en conseil peut établir que tout district de pilotage soit un district où les droits de pilotage à payer sont obligatoires; quant aux districts de Montréal et de Québec, ils sont établis en vertu des articles 322 et 323 de la loi actuelle, et les droits de pilotage devraient être obligatoirement payés dans ces districts en vertu de la loi.

Le président: Monsieur Bell, vous avez la parole.

M. Bell: Vous avez insisté sur le facteur sécurité, mais vous ne pouvez certainement pas faire la même déclaration maintenant. Si vous pouvez donner complète liberté pour désigner un district de pilotage obligatoire, par le fait même la sécurité sera moindre. En d'autres mots, vous perdez un certain contrôle sur la sécurité sur laquelle vous avez beaucoup insisté. Je ne crois pas que ce soit la façon exacte de l'amender ici, mais de toute façon il y aura moins de sécurité.

M. Macgillivray: Il y aura certainement moins de sécurité si l'administration régionale agit d'une façon inconsidérée en ne déclarant pas une région, région de pilotage obligatoire, et si à la suite le gouverneur en conseil néglige de déclarer une région donnée comme obligatoire.

Le président: Monsieur Barnett, vous avez la parole.

M. Barnett: Monsieur le président, je crois qu'il est vrai que ce projet de loi entrera en vigueur à une date préétablie par proclamation, sauf un certain article. Cela veut dire que les zones de pilotage obligatoire demeure-

[Texte]

areas will remain in effect for the time being. I assume the fact that it is to come into effect by proclamation means that the existing state of affairs legally will continue while all of the preliminary organizational work of the pilotage authority is being developed, and while an assessment is being made of what, in the opinion of the Governor in Council, are the essential compulsory pilotage zones.

Arising from that fact, could we have an undertaking given to us that prior to the time that the new act comes into effect, that we could have tabled in Parliament the proposed compulsory pilotage zones which would mean, in effect, that not only members of the House, but everyone concerned with this matter would have an opportunity of seeing them and assessing them so that we could form an educated opinion whether the proposals were in fact adequate from the point of view of the necessary safety of navigation?

• 1740

Mr. Macgillivray: Sir, there is a provision in clause 14(3) of the bill that any regulation made by an authority establishing compulsory pilotage waters must be published in the *Canada Gazette* and cannot take effect until at least 30 days, in the course of which people wishing to appeal the regulation have now a chance to be heard. I think this would be as effective as tabling it in Parliament. In fact, I think it automatically means it is tabled.

Mr. Barnett: I think what we are concerned with here though is the transitional period, and I recognize that until the bill is proclaimed the pilotage authorities do not become legal entities. However, under Clause 42 the Governor in Council has some authority to establish compulsory pilotage areas. Although it says:

...where an Authority fails to do so and the Governor in Council considers it necessary.

really what I am getting at is that I think to meet the misgivings that have been expressed that there may not be an adequate area—it may not be made compulsory pilotage areas—there may be some way, before the new bill is proclaimed, that we could at least have laid before Parliament those areas which the Governor in Council considers to be essential in the first instance. With the weight of Clause 42 in the bill as you find it, then I would think once the pilotage authorities were established in the first instance without removing from them their operating flexibility the regional authorities would act to ensure that those areas were immediately proclaimed as pilotage areas. At least until they had a chance to make a further review and assessment of it.

I am raising this proposal because I feel that it would at least meet the concern that has been expressed by Mr. Laflamme, and I think it is a perfectly legitimate concern that he and the rest of us have that we want to ensure we are certainly going to have something as good if not better than we have now, from the point of view of safety of navigation. If that were done, it would of course provide an assurance to the pilots and to others concerned with navigation.

[Interprétation]

ront en vigueur à ce moment-là. Je suppose que si cette loi entrera en vigueur en vertu d'une proclamation, cela veut dire que la situation actuelle continuera alors que les premiers travaux entrepris par l'administration avanceront, et alors que le gouverneur en conseil déclare quelles doivent être les zones essentielles de pilotage obligatoire.

De ce fait, pourrions-nous prendre pour acquis qu'avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, nous pourrions déposer au Parlement les zones de pilotage obligatoire proposées ce qui voudrait dire, non seulement les députés, mais toute personne que ce sujet touche, pourrait avoir l'occasion de les connaître et de les évaluer, de telle façon que l'opinion publique pourrait se préciser et nous pourrions savoir si les propositions faites étaient suffisantes concernant la sécurité de la navigation?

M. Macgillivray: Monsieur, il y a une disposition dans l'article 14 paragraphe 3 du bill qui dit que toute réglementation établie par l'autorité établissant des eaux à pilotage obligatoire doit être publiée dans la *Gazette du Canada* et ne peut prendre effet avant au moins 30 jours, durant lesquels ceux qui désirent faire appel de ce règlement ont maintenant une chance d'être entendus. Je pense que cela serait aussi efficace que de le présenter au parlement. En fait, je pense que cela signifie automatiquement que c'est présenté.

M. Barnett: Je pense que ceux qui nous inquiètent ici bien que ce soit une période de transition, et je reconnais qu'avant que le bill ne soit promulgué, que les autorités de pilotage ne deviennent pas des constitutions juridiques. Cependant, en vertu de l'article 42 le gouverneur en conseil a autorité d'établir des régions à pilotage obligatoire. Cependant il est stipulé:

...là où une autorité manque à le faire et que le gouverneur en conseil le considère nécessaire.

en fait, là où je veux en venir est que je pense répondre à la méfiance qui a été exprimée sur le fait qu'il puisse ne pas y avoir de région adéquate, qu'il puisse ne pas y avoir de région à pilotage, d'une certaine manière elles peuvent être désignées avant que le nouveau bill ne soit promulgué, que nous pourrions au moins proposer devant le parlement ces régions que le gouverneur en conseil considère être essentielles dans le premier exemple. Pour voir le poids de l'article 42 du bill comme vous le voyez, je penserais toutefois que les autorités de pilotage seront établies dans le premier exemple sans se voir retirer leur marge de fonctionnement, les autorités régionales agiront de manière à assurer que ces régions soient immédiatement proclamées régions de pilotage. Au moins avant que l'on ait l'occasion de faire une révision ultérieure et la répartition.

Je désire faire cette proposition parce que je pense que cela répondrait au moins à l'inquiétude qui a été exprimée par M. Laflamme, et je pense que c'est une inquiétude absolument légitime du fait que lui et nous autres voulons nous assurer que nous allons avoir à coup sûr quelque chose de bon et non de mieux que nous n'avons maintenant, du point de vue de la sécurité de la navigation. Si cela était fait, cela fournirait évidemment une

[Text]

Mr. Macgillivray: Yes, sir, in the transitional period after the pilotage authority has been appointed and the bill has passed and has been proclaimed in force, then the pilotage authority must produce the regulations that it will want in force under Clause 14, and the draft regulations will be prepared for submission to the Governor in Council under Clause 42.

In the interim the provisions of Clause 43, the transitional clause, provide that the existing pilotage by-laws will continue in force, so there will be the same requirements in these compulsory payment zones as there are now.

Then before the pilotage authority can do anything effective to change that it must publish in the *Canada Gazette* its proposals for regulations, including its proposals as to which waters are to be designated as compulsory pilotage waters, and those regulations are subject to a hearing.

Mr. Barnett: In other words, the present compulsory payment areas remain in effect and are valid until they are replaced by the passage of an actual by-law or regulation setting out the new compulsory pilotage areas by the local authorities and after they have been approved by the Governor in Council.

• 1745

Mr. Macgillivray: It is not expressed in precisely those terms, sir, in the bill but they will continue in force until such time as the by-law is revoked by a pilotage authority and I foresee its being revoked simultaneously with the introduction of new pilotage regulations made by the new pilotage authority.

Mr. Barnett: Which will have been published in the *Gazette*?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

M. Barnett: Prior to the time of their enactment?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Trudel. I will come back to you, Mr. McCleave.

Mr. Trudel: I would like to go back briefly to the comments made by Mr. Loïselle and the answer from the witness. It has been my understanding by having the Schedule or the annex that by decentralizing and having authorities in four different areas of Canada we would be more conscious of the security factor than we have been in the past by having only one area that was able to regulate. I would like to get a comment from Mr. Macgillivray on that. It has been my understanding throughout the bill, and I have possibly been operating under a false assumption until this time and I hope to get this clarified, that we will not be faced with less security, but by having these authorities much closer to the problems or to the areas in which these ships will operate they will be able to identify the zones where the potential danger

[Interpretation]

assurance aux pilotes et à tous ceux qui sont concernés par la navigation.

M. Macgillivray: Oui, monsieur, dans la période de transition après que l'autorité de pilotage ait été nommée et que le bill eut été voté et été promulgué, alors l'autorité de pilotage peut établir des réglementations qu'elle voudra en vertu de l'article 14, et les projets de réglementation seront préparés pour être soumis au gouverneur en conseil en vertu de l'article 42.

Entre-temps, les dispositions de l'article 43, l'article de transition, prévoit que les ordonnances pour le pilotage existantes continuent d'être en force et donc, il y aura certaines exigences dans ces zones à paiement obligatoire comme aujourd'hui.

Alors, avant que l'autorité de pilotage puisse faire quelque chose d'efficace pour changer cela elle doit publier ses propositions de réglementation dans la *Gazette du Canada*, y compris ses propositions sur les eaux qui seront désignées être des eaux de pilotage obligatoire, et ces réglementations pourront faire l'objet d'audience.

M. Barnett: En d'autres termes, les régions à paiement obligatoire qui existent maintenant restent en effet et sont valides jusqu'à ce qu'elles soient remplacées par le vote d'une sous-loi présente ou l'établissement d'une réglementation des régions de pilotage obligatoire nouvelles par les autorités locales et après qu'elles aient été approuvées par le gouverneur en conseil.

M. Macgillivray: Ceci n'est pas exprimé exactement dans ces termes, monsieur, dans le bill mais ils continueront à être en vigueur jusqu'à ce que le règlement soit annulé par une autorité de pilotage et je prévois qu'il sera annulé simultanément avec l'introduction du nouveau règlement sur le pilotage préparé par la nouvelle autorité de pilotage.

M. Barnett: Ce qui a été publié dans la *Gazette*?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Barnett: Avant l'époque de sa mise en vigueur?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel. Je reviendrai à vous, monsieur McCleave.

M. Trudel: J'aimerais revenir en bref aux commentaires faits par M. Loïselle et à la réponse du témoin. Si j'ai bien compris en ayant l'annexe qui décentralisait et nous donnait des administrations pour quatre régions différentes du Canada, nous serions plus conscients du facteur de sécurité que nous ne l'avions été par le passé en ayant seulement une seule région que nous pourrions régulariser. J'aimerais avoir un commentaire de M. Macgillivray à ce sujet. D'après ce que j'ai compris du bill, et peut-être que j'avais une mauvaise impression jusqu'ici, et j'espère que ceci sera clarifié, que nous n'envisageons pas moins de sécurité, mais en ayant ces administrations plus près des problèmes ou des régions dans lesquelles ces navires seront exploités ils seront capables d'identifier les zones où les dangers possibles sont plus considérables et avoir

[Texte]

is greatest and have compulsory zones where any danger exists. I would like to get some comment from Mr. Macgillivray or Dr. Camu on this.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Yes, sir, I think it should be emphasized again that in these areas which are now compulsory payment areas, pilotage is not compulsory and any ship may transit the area without taking a pilot. The only places where we now have compulsory pilotage are in narrow waters of the Great Lakes, the rivers and the canals joining the lakes and the upper portion of the St. Lawrence River. Those are the only compulsory pilotage areas in Canada now. So ships now transitting these various areas that we have been talking about as compulsory payment zones must pay pilotage but they are not obliged to take a pilot. Therefore, anything we do here is going to be an improvement on the present system. I should also have said in relation to these regulations that, of course, all the regulations made by a pilotage authority or by the Governor in Council come under the Statutory Instruments Act and are subject to the scrutiny of a committee of Parliament as provided in that act.

Mr. Trudel: If I may ask another question then, M. Chairman, we may well find ourselves with the local authorities now having compulsory piloting zones where we had compulsory payment zones prior to this. This could well be a possibility.

Mr. Macgillivray: This would be the automatic effect of the amendment that we are discussing and, of course, it is the anticipated situation that will come up in all waters where the local regional pilotage authority will have decided that the conditions are such that ships should be under the conduct of the pilot.

Mr. Trudel: This could well be considered without the amendment by your authority.

Mr. Macgillivray: If the amendment is not made, is not passed, then the discretion is left to the authority and it will have to study the situation and decide whether it considers that the dangers posed are such as to require that pilots be carried.

Mr. Trudel: That is the point I want to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: I was going to suggest that we rise now, but if there is a disposition to deal with the amendment perhaps that could be done first.

Mr. Deachman: May I interject...

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I would like to agree with the suggestion Mr. McCleave has made that we rise. Although this is a most important section of the bill we are due to rise in any event in a very few minutes and this gives us an opportunity over the dinner hour to discuss with the pilots and with the shipping people the

[Interprétation]

des zones obligatoires où tout danger existe. J'aimerais obtenir certains commentaires de M. Macgillivray ou de M. Camu à ce sujet.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Oui, monsieur, je crois qu'il devrait être souligné de nouveau que dans ces zones qui sont maintenant des zones de paiement obligatoire, le pilotage n'est pas obligatoire et tout navire peut passer à travers une zone sans prendre un pilote. Les seuls endroits où nous avons du pilotage obligatoire sont dans les chenaux étroits des Grands Lacs, les rivières et les canaux joignant les lacs et la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent. Celles-ci sont les seules zones de pilotage obligatoire au Canada présentement. Donc les navires qui traversent présentement ces différentes zones dont nous avons parlé comme étant des zones de paiement obligatoire doivent payer le pilotage mais ils ne sont pas forcés de prendre un pilote. En conséquence, tout ce que nous faisons ici sera une amélioration au présent système. Je veux aussi dire en rapport à ces règlements que, bien entendu, tous les règlements faits par l'administration du pilotage ou par le gouverneur en conseil tombent sous la Loi sur les instruments statutaires et sont sujets à l'examen d'un comité du Parlement tel que prévu dans cette loi.

M. Trudel: Si je puis poser une autre question, monsieur le président, nous pourrions très bien nous trouver avec des administrations locales ayant des zones de pilotage obligatoire où nous avions des zones de paiement obligatoire antérieurement. Ceci est certainement possible.

M. Macgillivray: Ceci serait un effet automatique de l'amendement que nous discutons présentement et bien entendu c'est une situation prévue qui se présentera dans toutes les eaux où l'administration locale régionale de pilotage aurait décidé que les conditions sont telles que les navires devraient être sous la conduite d'un pilote.

M. Trudel: Ceci pourrait être considéré sans un amendement sous votre autorité.

M. Macgillivray: Si l'amendement n'est pas adopté, alors la discrétion reste avec l'autorité et elle aura à étudier la situation et à décider si elle considère que les dangers présentés sont tels qu'ils demandent que des pilotes soient à bord.

M. Trudel: C'est exactement le point que je voulais souligner, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: J'allais suggérer que nous ajournions maintenant, mais s'il y a une disposition pour traiter d'un amendement, peut-être que ceci devrait être fait d'abord.

M. Deachman: Puis-je lancer une remarque...

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, j'aimerais donner mon adhésion à la suggestion de M. McCleave d'ajourner. Toutefois c'est une partie très importante du bill et nous devons ajourner de toute façon dans quelques minutes et ceci nous donne l'occasion au cours de l'heure du dîner de discuter avec les pilotes et avec les gens de la marine

[Text]

implications in the arguments that have been put before us. I would certainly find that helpful and I am sure others might.

The Chairman: Would you agree that we adjourn until 8 o'clock tonight?

An hon. member: Mr. Duquet wants to make a point.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: I would just like to ask a simple question of Mr. Macgillivray or Dr. Camu. I would like to ask about Clause 14 which reads:

14(1) An Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objects, including, without restricting the generality of the foregoing, regulations

(a) establishing compulsory pilotage areas;

• 1750

To achieve this, would the authority have the power of making changes in existing compulsory zones?

Mr. Macgillivray: Yes sir.

Mr. Duquet: It would.

Mr. Macgillivray: Yes sir.

Mr. Duquet: If this is the case Mr. Macgillivray, either we add the amendment that is proposed by Mr. Laflamme to the clause, or we do not. Whenever the authority decides that a change must be made in that particular zone they can do it with the power that Clause 14 gives them.

Mr. Macgillivray: If the amendment passes, they should be restricted in that they could not declare any of these zones to no longer be a compulsory pilotage zone.

Mr. Duquet: Well it is now a compulsory zone, is it not?

Mr. Macgillivray: No sir; It is a zone where pilotage dues must be paid whether or not you take a pilot. That is all.

The Chairman: Gentlemen, we will adjourn until 8 o'clock tonight.

EVENING SITTING

• 2010

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. When we adjourned for supper we were on Clause 15, Sub-clause (4). Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I have a great deal of sympathy for what Mr. Laflamme is trying to do, but I am worried a little bit about the implications it has for a committee to try to make changes in legislation in this way. Perhaps I could tell you and the Committee what bothers me.

As I understand it under the Canada Shipping Act, certain areas were proclaimed by Order in Council as compulsory pilotage areas, and as I understand Mr.

[Interpretation]

des conséquences des arguments qui nous ont été présentés. Je trouverai cela certainement utile et je suis sûr qu'il en sera ainsi pour d'autres.

Le président: Seriez-vous d'accord que nous ajournions jusqu'à 8 heures ce soir?

Une voix: M. Duquet veut poser une question.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: J'aimerais simplement poser une question à M. Macgillivray ou à M. Camu. Elle concerne l'article 14 qui dit:

14(1) Une administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir les règlements généraux nécessaires pour atteindre ses objets notamment, et sans restreindre la portée générale de ce qui procède, des règlements généraux

(a) établissant des zones de pilotage obligatoire;

Pour en finir, les autorités auraient-elles le pouvoir de modifier les zones obligatoires existantes?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Duquet: Elles auraient ce pouvoir?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Duquet: Si tel est le cas, monsieur Macgillivray, ou nous ajoutons à l'article l'amendement que propose M. Laflamme, ou nous ne le faisons pas. Toutes les fois que les autorités décident de faire un changement dans une zone particulière, elles peuvent le faire en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 14.

M. Macgillivray: Si l'amendement est adopté, il serait limité en ce qu'il ne pourrait déclarer obligatoire aucune des saisons de pilotage.

M. Duquet: C'est maintenant une zone obligatoire, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Non, monsieur. Il s'agit d'une zone où les frais de pilotage doivent être payés, pour retenir ou non les services d'un pilote. C'est tout.

Le président: Messieurs, le Comité s'ajourne jusqu'à 8h. ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Lorsque nous avons ajourné à l'heure du souper, nous en étions à l'article 15 paragraphe (4). Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, je comprends très bien ce qu'essaie de faire M. Laflamme, mais je suis un peu inquiet au sujet des implications que cela pourrait avoir pour un comité qui essaierait d'apporter de cette façon des changements à un bill. Peut-être est-ce que je pourrais vous dire à vous et au Comité ce qui m'inquiète.

Si je comprends bien, selon la Loi sur la marine marchande du Canada, certaines régions ont été délimitées par le décret du conseil comme étant des régions de pilo-

[Texte]

Laflamme's amendment to the proposed act which has been suggested by our friends, the pilots, any such district is established as a compulsory pilotage area for the purposes of this proposed act. In other words, what had been set aside as a compulsory pilotage area before, by Order in Council, now by legislation becomes one permanently. In effect we take an Order in Council which may be a very transitory type of instrument and enshrine it or fossilize it in the law by legislation. So if we wanted to change it, we could not do it by another Order in Council or by the power of regulation. We could would have to make a change in the legislation. That seems to me just to be perhaps a little bit too drastic a step to take, and I wondered if my colleague would agree with some formula that this be the bridge until the new pilotage authorities had a chance to establish whether areas should be compulsory pilotage areas or not by regulation.

I do not want to replace an Order in Council by legislation, but I do not want to give up the right either to establish these areas on some kind of regulatory basis, an appeal, say, at the local level. So this is the thing that bothers me and perhaps Mr. Laflamme has an answer to it.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I also have listened with a great deal of interest to what Mr. Laflamme has said and I think there is probably no one around this table who is not sympathetic to his viewpoint to achieve a system which would provide for the maximum safety of the channels through which our vessels pass. I do not necessarily wholly agree with the direction in which he is going, but my personal feeling is that the best way to handle this is that local authorities should be given as much leeway to run their own affairs as possible; that we do things well in this country which is regional in nature, on a federal basis, when we establish good regional boards with some local autonomy and some capability of running their own affairs.

I know in Britain Columbia, we are perpetually struggling with this kind of proposition. Mr. Camu will know from our recent efforts in connection with National Harbours Board what our sentiments are along that line and how much in our own province, we as politicians, struggle to decentralize the power of the Public Service in Ottawa and to bring power closer to us and closer to where the actual scene of the action is.

My problem, when I listen to the very eloquent appeal of Mr. Laflamme, and when I talk to the many pilots who have come here to listen to these proceedings is that I can find very little faith in a system of local pilotage authorities. I think there is a real fear, there is a real fear among pilots on the British Columbia shore as well as on the inland waters and, I believe, on the Atlantic that indeed the pilotage authorities which would be set up under the proposed act would not be responsive to local needs and to local conditions. They do not feel that they are in any position to repose any authority in them, and they would sooner put their trust in a federal authority based in Ottawa than put their trust in a locally-based authority. I think I am right in that case when I state what their fears are.

[Interprétation]

tage obligatoires, mais si je comprends bien l'amendement qu'a proposé M. Laflamme, amendement qui a été suggéré par nos amis les pilotes, toute région de ce genre est établie comme étant une région de pilotage obligatoire selon les stipulations du bill actuel. En d'autres mots, ce qui avait été délimité comme une zone de pilotage obligatoire par le décret du conseil devient maintenant par suite de la mesure législative une région permanente. En fait, nous prenons un décret du conseil qui pourrait très bien être temporaire et nous l'immortalisons dans la loi par une mesure législative. C'est pourquoi, si nous voulions le changer, nous ne pourrions pas le faire par un autre décret du conseil ou par une autre législation. Il nous faudrait apporter un changement à la législation. Cela me semble être une mesure un peu trop rigoureuse, et je me demande si mon collègue serait d'accord avec une formule qui ferait le point jusqu'à ce que les autorités de pilotage aient l'occasion d'établir si les régions devraient être des régions de pilotage obligatoires ou non.

Je ne veux pas remplacer un décret du conseil par législation, mais je ne veux pas abandonner le droit non plus d'établir ces régions selon une base législative, mettons une demande à l'échelle locale. C'est là ce qui m'inquiète, et M. Laflamme a peut-être une réponse pour moi.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, j'ai aussi écouté avec un grand intérêt ce qu'a dit M. Laflamme et je ne crois pas qu'il y ait une seule personne ici présente qui ne comprenne pas ses efforts pour établir un système qui assurerait la sécurité maximale dans les canaux qu'empruntent nos navires. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec la direction que veut prendre M. Laflamme, mais, personnellement, je crois que la meilleure façon de résoudre ce problème serait de donner carte blanche aux autorités locales, c'est-à-dire que nous faisons bien les choses dans notre pays qui est de nature régionale, au point de vue fédéral, lorsque nous créons des conseils régionaux jouissant d'une certaine autonomie locale et capables de gérer leurs propres affaires.

Je sais qu'en Colombie-Britannique nous sommes toujours aux prises avec ce genre de proposition. A la suite de nos efforts récents concernant le Conseil des ports nationaux, M. Camu connaîtra nos sentiments en ce qui a trait à ce sujet et saura jusqu'à quel point, nous les politiciens de notre province, travaillons pour décentraliser le pouvoir de la Commission de la Fonction publique à Ottawa afin d'approcher la puissance là où problème se pose.

Lorsque j'entends la demande éloquente de M. Laflamme et lorsque je parle au nombreux pilotes qui sont venus ici pour entendre les délibérations, mon problème est le suivant: il m'est très difficile de donner foi à un système d'autorité locale de pilotage. Je pense qu'il y a une véritable crainte parmi les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique ainsi que parmi les pilotes qui desservent les cours d'eau intérieurs et, je crois, aussi parmi ceux qui desservent la côte de l'Atlantique que les administrations de pilotage qui seraient établies d'après la loi proposée ne seraient pas sensibles aux besoins locaux et aux conditions locales. Ils sont d'avis qu'ils ne sont pas dans une position où ils peuvent leur accorder de l'autorité et, ils préféreraient faire confiance à une administration fédérale basée à Ottawa plutôt que de faire confiance

[Text]

If that is so, Mr. Chairman, a very interesting thing is happening to the bill. We are failing to make a valid case for the four pilotage authorities which will be established across the country. We are failing to convince the very people who will have to work with those authorities that indeed those authorities will act in their best interests. If we have failed to do that it makes me wonder whether we have failed completely in our purpose in bringing the bill forward. Consider for a moment, Mr. Chairman, what would happen if we go along the line advocated by Mr. Laflamme. What it would do would be to say that when compulsory districts are changed, when compulsory districts are established they will be established by Parliament; when compulsory districts are changed they will be changed by Parliament. Simply, that means that the powers of the local authority, will be cut in half by that amendment if we make it, and the local authority will then have really nothing to do with compulsory districts and will be limited pretty well to the question of licensing of pilots under regulations established by Order in Council. So in fact if we go along that direction we will have thoroughly emasculated the bill. I have to come back to the point that that seems to be preferable to the pilots simply because they have no belief that the authorities will act in their best interests and in the best local interests.

So the questions that I want to see answered by the witnesses here tonight are these: What kind of authorities are these going to be? Who are the people who are going to serve on them? How are they going to be appointed? What are going to be the inputs from the pilots? What are going to be the inputs from the shipping people? How can they convince us that in fact these are viable authorities in which they can repose some faith? I think upon this rests the whole question whether or not we can accept Mr. Laflamme's amendments. That is what I would like to hear discussed here for awhile.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I am sorry I was not able to be in here earlier today, but I am glad I got here before you voted on the amendment to Clause 15(4). I might say I feel that this amendment is very unacceptable for some of the points raised by Mr. Deachman and some of the points raised by Mr. McCleave. To begin with, under the present law in Canada there are only three compulsory pilotage zones and they are all in the Great Lakes. We must distinguish between those areas in Canada where you are compelled to pay pilotage fees, which is a broad area including the St. Lawrence, and those areas which are called compulsory pilotage zones where you must use a pilot. There are only three such zones and they are all in the Great lakes. If we accept this amendment we will be legislating that there will be compulsory pilotage zone throughout the St. Lawrence, in the ports on the Atlantic Coast and in the ports on the Pacific Coast. In other words, we are going to make

[Interpretation]

à une administration locale. Je crois que j'ai raison dans ce cas en ce qui a trait à leur crainte.

Si c'est le cas, monsieur le président, il y a une chose très intéressante qui se passe dans le cadre de ce projet de loi. Nous manquons d'établir un cas valable en ce qui a trait aux 4 administrations de pilotage qui seront établies à travers le pays. Nous manquons de convaincre les gens mêmes qui devront travailler avec ces administrations que ces administrations agiront dans leurs meilleurs intérêts. Si nous avons manqué de faire cela, je me demande si nous n'avons pas failli complètement en ce qui a trait au but de ce projet de loi. Pensez un peu, monsieur le président ce qui passerait si on adoptait la façon de penser préconisée par M. Laflamme. Ce serait dire que lorsque les zones obligatoires sont changées, lorsque les zones obligatoires sont établies, elle seront établies par le Parlement, lorsque les zones obligatoires seront changées, elles seront changées par le Parlement. C'est tout simplement dire que les pouvoirs de l'administration locale seront réduits à moitié par cet amendement, si nous l'adoptons, et l'administration locale n'aura alors vraiment rien à voir en ce qui a trait aux zones obligatoires et elle n'aura qu'à s'occuper des problèmes relatifs à l'attribution de brevets aux pilotes conformément aux règlements établis par un ordre en conseil. Donc, si nous procédons de cette façon, nous allons émasculer le projet de loi. Je tiens à vous signaler de nouveau que cela semble être préférable aux pilotes tout simplement par ce qu'ils ne croient pas que les administrations agiront dans leurs meilleurs intérêts ainsi que dans les meilleurs intérêts en ce qui a trait à la situation locale.

Donc, les questions auxquelles je voudrais que les témoins répondent ce soir sont les suivantes: de quel genre d'administrations s'agira-t-il? Qui sont les gens qui en feront partie? Comment seront-ils nommés? Combien de membres viendront de parmi les pilotes? Combien de membres seront des représentants des compagnies maritimes? Comment peuvent-ils nous convaincre qu'il s'agit ici, en fait, d'administrations viables dans lesquelles nous pouvons avoir confiance? Je crois que toute la question à savoir si on peut accepter ou non les amendements de M. Laflamme repose sur cela. J'aimerais qu'on discute de cela pendant un certain temps.

M. Allmand: Monsieur le président, je m'excuse de ne pas avoir été ici plus tôt aujourd'hui, mais je suis content d'être arrivé ici avant la mise aux voix de l'amendement à l'article 15 (4). Je suis d'avis que cet amendement ne soit pas acceptable du tout par rapport à certaines observations faites par M. Deachman ainsi que M. McCleave. D'abord, d'après la loi actuelle au Canada, il y a seulement trois zones obligatoires de pilotage et elles sont toutes situées dans les Grands Lacs. On doit distinguer entre les régions au Canada où il est obligatoire de payer des droits de pilotage, ce qui représente une vaste région qui comprend le Saint-Laurent et les régions que l'on appelle les zones obligatoires de pilotage où il faut utiliser un pilote. Il y a seulement trois zones de ce genre et elles sont toutes situées dans les Grands Lacs. Si nous acceptons cet amendement cela voudra dire qu'il y aura des zones de pilotage obligatoire sur tout le Saint-Laurent, dans les ports de la côte Atlantique et dans les ports

● 2015

[Texte]

Clause 15(4) which is supposed to deal with the question of guaranteeing to the pilots their licences once the new proposed act comes into effect, a clause which will extend compulsory pilotage zones to many, many areas in Canada where they do not exist at the present time. That is one objection.

• 2020

In other words, I think we are trying to bring in the back door something which should be brought in through the front door. We are making a wide-ranging amendment to the Bill under a clause which deals with something else. Maybe more important, this sort of amendment introduces inflexibility into the law which is supposed to bring flexibility to the whole system. In Clause 14(1)(a) and Clause 42(g) of the bill, we give the right to the pilotage authorities to decide in their own areas which areas should be compulsory pilotage zones and which should not be compulsory pilotage zones and we say in Clause 42(g) that if these authorities do not do it the Governor in Council can even do it. That is a certain amount of flexibility. We allow the local authorities to do it. If we put this amendment through we are not allowing the local authorities to do it. We are in fact stating in the proposed legislation that all these areas where these pilots have licences will be compulsory zones and I think that destroys the whole purpose of the bill.

The purpose of the bill is to leave flexibility in the different pilotage authorities. We will not be doing that. In addition we are going to be drastically extending the number of compulsory pilotage zones from three to a large, large area and I think that is a drastic change and it was not intended. If we are going to do it, let us do it directly and not by tacking on an amendment to a clause that is supposed to do something else.

The Chairman: Mr. Godin.

M. Godin: Monsieur le président, comme je ne suis pas un expert en navigation vous me permettrez de lire un quart de page du premier volume du rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. A la page 261, sous le titre «Liberté du service de pilotage», nous pouvons lire:

La connaissance des lieux et l'expérience de la navigation locale constituent les exigences les plus impératives pour la sécurité de la navigation dans des eaux restreintes. La raison d'être du pilotage organisé étant de fournir aux transports par eau les services de navigateurs qualifiés et experts en matière de navigation dans des eaux locales restreintes, un service de pilotage efficace et suffisant constitue finalement le moyen d'améliorer la sécurité de la navigation. En règle générale, il faudrait rendre le pilotage obligatoire: «a) pour les capitaines qui ne possèdent pas les connaissances locales nécessaires pour conduire sans danger leur bâtiment ou leur unité de navigation; b) dans les chenaux de navigation où un sinistre maritime risquerait d'affecter sérieusement l'économie du pays et l'intérêt public.

Du fait que le pilotage constitue le moyen le plus efficace pour assurer la sécurité de la navigation, il devrait être régi par les autorités responsables de

24001—6

[Interprétation]

de la côte Pacifique. En d'autres termes, nous allons faire de l'article 15 paragraphe 4 qui est supposé traiter de la question de la garantie des licences des pilotes une fois que la nouvelle loi proposée entrera en effet une clause qui étendra les zones de pilotage obligatoire à beaucoup, beaucoup de régions au Canada où elles n'existent pas en ce moment. C'est une objection.

En d'autres termes, nous essayons de mettre des gonds sur la porte arrière qui devrait être posée sur la porte avant. Nous sommes en train de faire un amendement de grande envergure au bill en vertu d'un article qui traite de quelque chose d'autre. Peut-être qui est plus important: ces genres d'amendements introduisent une inflexibilité à la loi quoi a pour but de rendre plus souple tout le système. Dans l'article 14(1)(a) et l'article 42(g) du bill, nous donnons le droit aux autorités de pilotage de décider dans leurs propres régions lesquelles devraient être un pilotage obligatoire et celles qui ne le devraient pas et nous disons dans l'article 42(g) que si ces autorités ne le font pas, le gouverneur en conseil peut même le faire. C'est la souplesse. Nous autorisons les autorités locales à le faire. Si nous acceptons cet amendement, nous n'autorisons pas les autorités locales à le faire. Nous faisons en fait que toutes ces régions où les pilotes ont des licences seront des zones obligatoires et je pense que cela détruit tout le but du bill.

Le but du bill est de laisser une marge de souplesse aux différentes autorités de pilotage. Nous ne le ferons pas. De plus, nous sommes en train d'étendre d'une manière excessive le nombre des zones de pilotage obligatoire de trois à une région vaste très vaste et je pense que c'est un changement radical et ce n'est pas ce qui était envisagé. Nous sommes en train de le faire, faisons-le directement, et non pas en faisant un amendement à un article qui est censé traiter d'autre chose.

Le président: Monsieur Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, as I am not an expert in navigation, you would allow me to read a quarter of a page of the first volume of the report of the Royal Commission of Investigation on Navigation. On page 261, under the heading "Freedom of the Navigation Service", we may read:

The knowledge of the areas and the experience of the local navigation are the most important requirements for the security of the navigation in the narrow channels. The reason for having the compulsory pilotage is to give means of water transportation the services of qualified pilots and experts in navigation in local narrow channels, an efficient and adequate service. Pilotage constitutes in the end the way of improving the security of navigation. Generally, pilotage should be compulsory: "(a) for those captains who do not have sufficient knowledge of local areas in order to conduct without danger their vessel or their navigation unit; (b) in the navigation channels where a maritime disaster would severely affect the economy of this country and the public interest.

Since pilotage constitutes the most efficient way to ensure the security of navigation, the authorities responsible for the security should administer it

[Text]

cette sécurité partout où elle est d'une importance vitale pour le pays. Inversement, le contrôle de ces autorités devient moins important lorsque la sécurité de la navigation n'est plus une question essentielle pour l'intérêt national. Par exemple, la sécurité des chenaux de navigation n'est nulle part plus essentielle pour les intérêts canadiens que sur le Saint-Laurent.

Voilà ce que dit le rapport. Personnellement, je demeure à Donnacona, sur une falaise, et de ma fenêtre, je vois jusqu'au pont de Québec. Cela veut dire que je vois à une distance de trente milles là où le fleuve mesure trois milles de largeur. Je me souviens d'avoir vu, il n'y a pas tellement longtemps, un navire qui s'était échoué sur la berge à Saint-Nicolas. Avant, il y en a un qui s'était échoué sur la berge à Saint-Augustin. Nous nous souvenons tous également d'un navire qui a fait naufrage près de la petite rivière Saint-François où plusieurs Chinois avaient perdu la vie.

On se souvient d'un autre qui traîne encore, je pense, dans le chenal près de l'île d'Orléans. A Portneuf, il n'y a pas tellement longtemps, il y avait encore un navire qu'on croyait voir monter sur la côte; il ne faut pas oublier que le chenal du Saint-Laurent c'est un peu comme les éclairs du firmament; ça zigzague beaucoup. Un peu plus récemment, il y avait encore un autre navire sur la berge à Leclercville.

● 2025

Monsieur le président, il faut avoir une loi souple, mais le rapport nous indique la région la plus dangereuse. Alors, à mon avis, on devrait rendre justement le service des pilotes obligatoires sur le Saint-Laurent. Maintenant, je veux signaler que ce n'est pas parce que cela serait indiqué dans la loi que les gens auront des problèmes. En général, ce ne sont pas les lois qui causent des problèmes, ce sont les règlements qui en découlent et leur application. Alors, il faut donc la meilleure loi possible, une loi la plus complète comportant le moins de règlements possible. On parle de souplesse, mais il n'en faudrait pas trop. De fait, le gouvernement canadien a été tellement souple que sa marine marchande est disparue depuis cent ans, au moins sauvons le pilotage et maintenons la sécurité.

The Chairman: Mr. Laflamme.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, personally I have listened with great interest to the comments made by Mr. McCleave and Mr. Deachman. I resented the comments made by my colleague Mr. Allmand. I believe that if he had been here this afternoon maybe he would not have made the same comments that he has just made.

I fully agree with what has been said and expressed by Mr. Deachman. Within this legislation, which I think is a great improvement to what exists, the amendment proposed already on my behalf and made by myself may be a bit drastic. We may in essence and in principle get away the responsibility of the local authority that will have to be instituted in it.

I have already asked the same questions that were asked by Mr. Deachman. Who will be a member of this authority? Who will constitute it? Will there be a balance between the interested parties as members of that board? As for this purpose of giving to the local authority this

[Interpretation]

wherever it is of vital importance for the country. On the other hand, the control of these authorities becomes less important when the security of the navigation is no more a vital question for the national interest. For instance, the security of navigation channels is no where more vital for the Canadian interest than upon the St. Lawrence.

This is what is said in the report. Personally, I live at Donnacona, on a cliff and from my window I can see as far as the Quebec bridge. That means I can see as far as 30 miles there where the river is three miles wide. I recall seeing not long ago a ship aground on the bank at Saint-Nicolas. Before there was one which ran aground on the bank at Saint-Augustin. We all remember also a ship which sank near the little river Saint-François where several Chinese lost their lives.

Remember another one which still lies, I think, in the channel near the Island of Orléans. At Portneuf, not a long time ago, there was again a ship we thought was going to run aground; we must not forget that the St. Lawrence Seaway is a little like the flashes in the sky, it zigzags a lot. More recently, there was again another ship on the bank at Leclercville.

Mr. Chairman, you need a flexible legislation, but the report singles out the most dangerous area. I also think a decision should be taken regarding the mandatory pilot-

age service on the St. Lawrence. Now, I would like to stress that it is not because it is written in the Act that people will be having problems. Generally speaking, the acts are not responsible for the problems, but rather the regulations contained in the Act and their application. So, what you need is a most comprehensive act with fewest regulations possible. We talk about flexibility, but let us not overdo it. As a matter of fact, the federal government showed so much flexibility that merchant marine disappeared a century ago, so let us save pilotage and maintain security.

Le président: Monsieur Laflamme, vous avez la parole.

M. Laflamme: Monsieur le président, les observations de M. McCleave et M. Deachman m'ont beaucoup intéressé. Les observations de mon collègue M. Allmand m'ont froissé. Je crois que, s'il avait été ici cette après-midi, il n'aurait probablement pas apporté les mêmes observations.

J'admets entièrement les observations de M. Deachman. Dans cette loi que je crois être une grande amélioration de ce qui existe présentement, l'amendement que j'ai proposé semble un peu rigide. Nous pouvons en principe enlever la responsabilité qui pourrait relever l'administration locale qui devrait être instituée.

J'ai déjà posé les mêmes questions qu'a posées M. Deachman. Qui fera partie de cette administration, y aura-t-il un nombre égal de membres choisis au sein des groupes intéressés? Donner ainsi à l'administration locale la responsabilité, l'importance de définir des régions obligatoires, c'est de fait décentraliser l'administration d'un

[Texte]

major responsibility of defining compulsory areas and being at the spot to exercise a real function—in essence decentralization of the administration of the pilotage system throughout the country—the amendment already proposed could be put in such a way that we could add to it these existing districts which have to exist “illegally”. Dr. Camu understands the word. I would like to say that any such district is established as a compulsory pilotage area for the purpose of this bill until such time as an authority makes a regulation under Clause 14. Then it will give the authority its own responsibility to determine it but it will give to the other parties the right of appeal because there will be publication in the *Canada Gazette* of the proposed regulation.

There will be a delay of 30 days, and then if there is no satisfaction among the interested parties—let us say the pilots for instance—they will have a right of a public hearing and then Parliament may even be involved. The public may be involved, and I realize it could be regarded as a compromise, as an acceptable solution. Before entering into a too long debate on this as to the real aspect of the amendment as it has been proposed, it might be too drastic. It is drastic in essence but I think it has been put because there has been the past—and this comment is no reflection with the highly qualified witnesses we have here—with the administration of the Ministry of Transport regarding this whole affair for the last many years.

To protect and to respect what Mr. Trudel has expressed himself, that we give power to the authority, then we leave the authority defining the compulsory areas and then when they make regulations on this there will be a possibility for any concerned person or group to appear before a public hearing and have his position really put before the public before there is any regulation entering into force or any change in compulsory areas. I think we would be making a mistake if we do not state in the law that the existing compulsory areas are in force and will be maintained until the new regulations enter into force under this new legislation.

● 2030

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, am I now to understand the motion put forth by Mr. Laflamme will take into consideration the remarks made by Mr. McCleave at the first of the opening of tonight's sitting?

The Chairman: Pardon?

Just a moment. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I have been listening to comments from various quarters in the Committee and I think like Mr. Deachman. I agree that there at least can be great value in having some local authority to act in relation to the special circumstances that exist in the different regions. Certainly my hope has been that the whole thrust of this bill would lead to an extension of effective pilotage areas rather than any retraction of them. Certainly as one of the people who has been involved in some of the hearings on the possibility of an oil tanker route down the west coast of British Columbia, I would hope if anything like that is going to happen, we are going to have compulsory pilotage, a pilot from

[Interprétation]

système de pilotage à travers tout le pays. L'amendement qu'on a déjà proposé pourrait être établi de telle façon que nous pourrions y ajouter ce district qui existe déjà et qui existera illégalement. M. Camu comprend le mot. J'aimerais dire que tout district est établi comme région de pilotage obligatoire aux fins de cette loi, jusqu'au moment où l'administration établit un règlement en vertu de l'article 14. Cet article donnera à l'administration la responsabilité de déterminer, mais il donnera en même temps au groupe intéressé le droit d'appel, car la *Gazette du Canada* publiera le règlement proposé.

Il y aura alors un délai de 30 jours qui sera accordé, et si les groupes intéressés n'en sont pas satisfaits, disons les pilotes, par exemple, ils ont droit à une audience publique et le parlement pourra en être touché. Le public en général pourra s'y intéresser et je crois qu'il puisse s'agir d'un excellent compromis, du moins d'une solution acceptable. Avant de discuter trop longtemps des points précis de l'amendement comme proposé, disons qu'il est peut-être trop sévère. Il est sévère, mais je crois qu'on l'a présenté car il y a eu dans le passé et cette observation ne concerne pas les témoins qui sont très compétents qui sont ici, et qui sont chargés de l'administration du ministère des Transports qui touche ce sujet.

Pour protéger et respecter les propos de M. Trudel, selon lesquels nous accordions le pouvoir à l'administration et qu'il nous la laissait définir les régions obligatoires, et qu'alors elles établissent des règlements à ce sujet et qu'il n'y a pas de possibilité pour toute personne en cause ou groupe de comparaître en audience publique pour présenter son point de vue devant le public avant qu'il y ait tout règlement qui entre en vigueur ou tout changement dans les régions de pilotage obligatoire. Je crois que nous ferions erreur en ne mentionnant pas dans la loi que les zones obligatoires qui existent sont en vigueur et seront maintenues jusqu'à ce que les nouveaux règlements entrent en vigueur dans le cadre de la nouvelle loi.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Dois-je comprendre que la motion présentée par M. Laflamme tiendra compte des remarques faites par M. McCleave au début de la séance de ce soir?

Le président: Pardon? Monsieur Barnett.

M. Barnett: Après avoir entendu divers commentaires, je suis de l'avis de M. Deachman. Il serait très important d'avoir quelque autorité locale pour agir en relation avec les circonstances spéciales qui existent dans les différentes régions. J'avais espéré que grâce à ce projet de loi il y aurait plus de zones de pilotage. En tant que membre et ayant assisté à quelques-unes des séances sur la possibilité d'une route pour pétroliers le long de la côte ouest de la Colombie-Britannique, j'espère que si la chose se produit, nous aurons le pilotage obligatoire, un pilote de l'Alaska à Puget Sound. Si un amendement que j'avais proposé relativement à un autre projet de loi avait été adopté, le pilotage obligatoire serait établi à 100 milles de nos côtes.

[Text]

Alaska to Puget Sound. Indeed, if an amendment I proposed on another bill had passed, we would be having compulsory pilotage 100 miles seaward from our coastline.

As I suggested earlier, when we were starting to discuss Mr. Laflamme's amendment, I feel really if we are going to deal with the question that he raises, the particular clause to which his amendment is attached is really not the best way of going about it. I have been having a little further look at the bill during the recess and I think quite pertinent to our discussion would be a look at Clause 43(5) that has to do with transition in appeal. This certainly comes to my mind in light of the last remarks made by Mr. Laflamme. Subclause (5) says:

(5) Every order in council made pursuant to sections 324 and 326 of the *Canada Shipping Act* and in force on the commencement of this Act continues in force for one year from the commencement of this Act or until it is revoked, whichever is the earlier.

As I understand it, Section 324 is the section of the *Canada Shipping Act* that lays out the present pilotage districts or areas. So at least in this bill for a year after it comes into force, the purpose asked for in Mr. Laflamme's amendment is, in effect—if I read this correctly and I hope our witnesses will confirm or clarify whether I am correct in this assumption—I presume, designed to enable a period when the local authorities will be organized, when we can all have our input I hope into what kind of people are going to man them, or at least, if we are displeased with who the Governor in Council appoints, we can certainly say so and have some idea of the kind of a structure these local pilotage authorities are going to assume. Having gone this far, I agree basically, as far as I am concerned from my experience in dealing with a number of departments. For example, in areas now, can one as a member, pick up the phone and talk to the regional director of a given department on an area problem and very often settle it there without ever talking to anybody in Ottawa. I find this much more satisfactory than the case was. For example, a number of years ago in Public Works, you had to have every i dotted in Ottawa before you could nail a plaque on a wharf. It is a much more satisfactory process now.

• 2035

If I understand this, it says until the order is revoked. This means that the Governor in Council would have to take a positive action to suspend the operation of the existing pilotage districts and that this would only happen after the new compulsory pilotage areas had been proposed by the local authorities, had been gazetted, had been examined and heard and subjected to discussion and then finally approved by the Governor in Council. Some part at least of the purpose that I think Mr. Laflamme had in mind, if I understand this subclause, is achieved by this existing provision in the bill and it does seem to me that if that is the case and if we are prepared at all to accept the idea of there being regional port authorities, the only remaining question which I think we should assess carefully is whether changes in the areas covered should be made only by Parliament itself and in what way. In other words, how and to what extent should we write the boundaries of compulsory pilotage areas into the bill itself?

[Interpretation]

Comme je l'ai déjà dit, quand nous avons commencé à parler de l'amendement de M. Laflamme, je crois que nous n'abordons pas les choses du bon côté. J'ai étudié le projet de loi d'un peu plus près et je crois qu'il serait important que nous regardions l'article 43 (5). Le paragraphe (5) se lit comme il suit:

(5) tout décret en conseil pris en application des articles 324 et 326 de la Loi sur la marine marchande du Canada et en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la présente loi demeure exécutoire pendant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi à moins qu'il ne soit annulé plus tôt.

Si je comprends bien, l'article 324 est l'article de la Loi sur la marine marchande du Canada qui précise les districts où zones de pilotage actuels. L'amendement de M. Laflamme a pour but de prévoir une période au cours de laquelle les autorités locales s'organiseront; pendant ce temps, nous pourrions voir quel genre de personnes seront nommées et si les décisions du Gouverneur en conseil ne nous plaisent pas, nous pouvons le dire et nous pourrions avoir une idée du genre de responsabilités que les autorités locales de pilotage auront à assumer. D'après mon expérience à traiter avec nombre de ministères, je suis fondamentalement d'accord. Dans les régions à l'heure actuelle, un membre peut prendre le téléphone et parler au directeur régional d'un ministère donné d'un problème régional et de régler ce problème sans avoir à parler à qui que ce soit à Ottawa. Je trouve que cela est beaucoup plus satisfaisant ainsi. Il y a quelques années dans le ministère des Travaux publics, il fallait qu'Ottawa mette les virgules avant que vous puissiez installer une plaque sur un quai. La procédure actuelle est beaucoup plus satisfaisante.

Si j'ai bien compris, il est dit jusqu'à ce que l'ordre soit révoqué. Cela signifie que le Gouverneur en conseil devra prendre une mesure positive pour suspendre le fonctionnement des districts de pilotage déjà existants et que cela ne pourrait se produire qu'après que les nouveaux districts de pilotage obligatoires aient été proposés par les autorités locales, aient été publiés dans la Gazette du Canada, aient été étudiés et entendus et aient fait l'objet de débats et finalement aient été approuvés par le Gou-

verneur en conseil. Une partie de l'intention qu'avait à l'idée M. Laflamme, si j'ai bien compris ce sous-alinéa, est acquise par cette disposition dans le bill et il me semble, si tel est le cas, et si nous acceptons l'idée d'autorités portuaires régionales, la seule autre question qui nous reste à évaluer soigneusement c'est de savoir si les changements dans les régions en question doivent se faire uniquement par le Parlement lui-même et de quelle façon. En d'autres termes, jusqu'à quel point devons-nous inscrire les limites des zones de pilotage obligatoires dans le bill même?

M. Deachman a affirmé que les pilotes craignent que des mesures peuvent affaiblir leur présente position plutôt que de la renforcer, mais il a aussi demandé plus de souplesse pour des mesures locales. Si nous pouvons en arriver à une compréhension satisfaisante et à un accord sur l'intention fondamentale et la portée du bill, et de telle sorte à assurer que la protection actuelle sera accrue plutôt que réduite en ce qui concerne le service des pilotes, nous aurons l'impression que nous avons

[Texte]

I think Mr. Deachman put the case to suggest that there is legitimate concern on the part of the pilots that moves could be made to weaken the present position rather than to strengthen it, but he also put the case for the idea of some flexibility of local action. If we can work out a satisfactory understanding and agreement on the basic purpose and thrust of the bill, and do it in such a way that there is an assurance that is reasonably satisfying that the existing protection, if anything, is going to be increased rather than reduced as far as pilot service is concerned we might come through this exercise in the hope that something useful will have been achieved. Is my understanding of the way this thing will work out under the present bill correct?

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: Thank you, Mr. Chairman. I would like to go back over it very rapidly. There are two points that I think would help here. I would like to give a clue to three members of how a future regional authority will look. I say a clue, because I do not have the powers to say clearly it will be composed of so many people representing so and so. I can open up a bit the structure of such an organization this way.

In these four regional authorities there will be enough work for a full-time chairman. No doubt about it. There may not be enough work for a full-time vice-chairman but probably in two of the four regions. The other four or five members will be part-time people. I would see two representing pilots and two representing shipping interests without any difficulty at all hoping that among these four people, you will have a proper balance. All of them of course—these five or six people—would be from the region in question. In other words, four gentlemen from the West Coast to be there and four from the East and so forth on a geographical representation as close as possible, and probably representing several districts would be the best. If the chairman on top of that is a good administrator, with some background in finance and so forth, this will help these matters considerably.

There would not be any objection if an outsider who does not know too much about pilotage, but has a fair knowledge of marine affairs, is involved in this. I think that would be a blend that would be pretty good and related to this if we are going to give these people the responsibilities as outlined in 14 which are really giving the powers locally.

The second concern comes in and it is the one that was mentioned here—some sort of lack of confidence in these future authorities. This is worrying because before they start exercising their powers, even before they are created, there is some sort of lack of confidence and this surprises us because the whole bill—and we have said that many times—is aimed at the decentralization of that structure to give more power locally to people who are closer to the everyday business, to the everyday problems and so forth. With a blend of people representing the two groups of interest who have all the stakes in the game.

• 2040

If there are some doubts about that, then it is really going back to where we are with the centralized system, which the whole Royal Commission is recommending against. In fact, they were recommending 15 or 16 dis-

[Interprétation]

accompli quelque chose d'utile. Ai-je bien compris la portée de ce bill?

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir en arrière très rapidement. Il y a deux points qui pourraient nous aider. J'aimerais donner une idée à trois députés de la façon dont l'autorité régionale fonctionnera à l'avenir. Je dis une idée, car je n'ai pas la compétence de dire clairement qu'elle sera composée de tant de représentants, etc. Je vais toucher un peu à la structure de cet organisme.

Dans ces quatre niveaux d'autorités régionales il y aura suffisamment de travail pour un président à plein temps. Il n'y a pas de doute là-dessus. Il n'y aura peut-être pas suffisamment de travail pour un vice-président, mais probablement dans deux des quatre régions y en aura-t-il. Les quatre ou cinq autres membres seront à temps partiel. Je verrais deux représentants des pilotes et deux représentants de la marine marchande sans aucune difficulté espérant que parmi ces quatre personnes il y aura équilibre. Toutes ces personnes seront de la région en question. En d'autres termes, quatre personnes de la côte Ouest et quatre de l'Est et ainsi de suite établissant une représentation géographique autant que possible et probablement qu'une représentation de plusieurs districts serait préférable. Si de plus, le président est un bon administrateur, avec quelque expérience dans les finances, cela aidera considérablement.

Il n'y aurait pas d'objection à ce que quelqu'un de l'extérieur n'étant pas très familier avec le pilotage, mais ayant une bonne connaissance des affaires de la marine, fasse partie de cet organisme. Ce groupe serait très représentatif et si nous donnons à ces personnes les responsabilités décrites à l'article 14, nous leur donnons vraiment les pouvoirs locaux.

Le deuxième problème, c'est le manque de confiance dans ces futures autorités. Cela est inquiétant parce qu'avant même qu'elles ne commencent à exercer leurs pouvoirs, avant même que l'organisme soit créé, il y a un manque de confiance. Cela nous étonne beaucoup, car ce bill vise à la décentralisation de cette structure en vue de donner plus de pouvoirs aux autorités locales qui sont en contact avec les problèmes de tous les jours et les affaires courantes avec des personnes représentant les deux groupes et dont les propres intérêts sont en jeu.

S'il y a certains doutes à ce sujet, alors cela remonte réellement là où nous en sommes avec le système centralisé contre lequel la Commission royale fait sa recommandation. En fait, il recommande 15 ou 16 districts à un

[Text]

tricts at one time or another, which I thought was a very cumbersome affair because this would have been a proliferation of a lot of people who really administer 514 pilots. You have to be, you know, realistic to a certain extent. So, we thought four regions like this with a body composed of about six, seven men—two would be permanent and the others part-time people—would really give a lot of satisfaction. This was one of the basic recommendations which has been blended with another—well, the first 36 recommendations of Volume I, which is the essence of the Royal Commission, have been blended into this bill and even with all these amendments, so far, we have respected, I think, the spirit of the bill, of the Royal Commission Report, pretty well. I think the work of the members around the table has been excellent, but we are reaching a point now that if we deny to these four regional authorities the power to indicate what a compulsory pilotage authority should be, you are leaving them, of course, with more routine work but taking away a very important role or prerogative, privilege or responsibility. Anyway, this is where we are and we perhaps could study this further.

To go back again just for a minute or two to these part-time people, we visualize that they could meet maybe once a month, perhaps twice a month, in one of the four cities enumerated in the schedule when we have described where the head office would be, and there be an honorarium paid each time they meet, plus travelling expenses. All this is in the bill somewhere.

We have indicated the age and the change was made and we feel that with a very small staff left in Ottawa to supervise what I would call the standards and the main regulations and the procedures so that four regional authorities have the same set of books and have an understanding on the mechanics and so forth. I think it should be quite an achievement and, if I recall very well, the afternoon of the first day, the question was asked by one of you to each one of the speakers here: "But, as a whole, what do you think? Do you think it is a good bill?" I think the response came in: "Yes, it is a good bill in all parts". Of course, we have worked on a lot of details since so we should not forget about that.

Having said that, on Bill C-246, Clause 15(4), Mr. Laflamme has introduced a new ending which I think I will read carefully to see how it goes and then the members will have a clearer understanding. I will read the whole article slowly and I will indicate where the new part starts. Clause 15(4) on page 11 reads:

Every licence issued or expressed to have been used by a Pilotage Authority, as defined in the Canada Shipping Act, and in force on the date of commencement of this Act, shall be deemed to have been issued on that date for the purposes of this Act by the Authority that is to provide pilotage service in the district for which the Pilotage Authority that issued the licence was constituted.

Here is how the new text reads:

and any such district is established as a compulsory pilotage area for the purposes of this act.

[Interpretation]

moment ou à un autre, ce qui selon moi était une affaire très encombrante parce que cela aurait été une prolifération de beaucoup de gens qui réellement administrent 514 pilotes. Vous devez être, vous savez, réalistes jusqu'à un certain point. Aussi nous avons pensé que 4 régions comme celle-ci avec un organisme composé d'environ 6 ou 7 hommes (deux seraient permanents et les autres des gens travaillant à temps partiel) donneraient véritablement satisfaction. C'était l'une des recommandations de base qui a été mélangée avec une autre (eh bien, les premières 36 recommandations du volume 1, qui est l'essence de la Commission royale, ont été fondues dans ce bill et même avec tous les amendements, jusqu'à présent, nous avons respecté, je pense, l'esprit du bill, du rapport de la Commission royale, assez bien.) Je pense que le travail des membres autour de cette table a été excellent, mais nous atteignons un point maintenant où si nous déniions à ces 4 autorités régionales le pouvoir d'indiquer ce qu'une autorité de pilotage obligatoire devrait être, on les laissera, naturellement, avec davantage de travail de routine mais en leur prenant un rôle très important ou un privilège ou une responsabilité importante. Toutefois c'est là que nous en sommes et peut-être que nous devrions étudier cela davantage.

Pour revenir ne fut-ce qu'une minute ou deux à ces gens à temps partiel, nous pensons qu'ils pourraient se réunir peut-être une fois par mois peut-être deux fois par mois dans l'une des quatre villes énumérées dans le tableau, quand nous aurons décrit l'endroit où se trouvera le bureau central, et il y aurait un honoraire payé à chaque fois qu'ils se rencontreraient, plus leurs frais de voyage. Tout cela se trouve dans le bill.

Nous avons indiqué l'âge et le changement a été fait et nous estimons qu'avec un très faible personnel qui resterait à Ottawa pour superviser ce que j'appellerais les normes et les règlements et les procédures principales afin que quatre autorités régionales aient le même ensemble de livres et aient une compréhension du fonctionnement etc. Je pense que cela devrait être une réalisation, et si je me rappelle bien, l'après-midi du premier jour, quelqu'un de vous a posé la question à chacun des speakers ici: «Mais en somme, que pensez-vous? Pensez-vous que c'est un bon bill?» Je pense que la réponse est venue: «Oui, c'est un bon bill dans toutes ses parties.» Naturellement, nous avons travaillé sur beaucoup de détails depuis et vous ne devriez pas oublier cela.

Ayant dit cela, au paragraphe (4) de l'article 15 du bill C-246, M. Laflamme a présenté une nouvelle fin que je vais lire soigneusement pour voir comment cela va et ensuite les députés auront une compréhension meilleure. Je vais lire tout l'article lentement et je vais indiquer où la nouvelle partie commence. A la page 11, le paragraphe (4) de l'article 15 se lit comme suit:

Tout brevet attribué ou portant qu'il a été attribué par une autorité de pilotage selon la définition qu'en donne la Loi sur la marine marchande du Canada et valide à l'entrée en vigueur de la présente loi, est censé avoir été attribué à cette date aux fins de la présente loi par l'administration devant fournir des services de pilotage dans le district pour lequel l'autorité de pilotage qui a attribué le brevet a été constituée.

[Texte]

• 2045

The original text, this afternoon ended this way: "As a compulsory area for the purposes of this act" is taken out now. Mr. Laflamme suggests: as a compulsory area until such time as the regional authority makes a regulation under—the key clause that describes one of the responsibilities of these regions, Clause 14(1(a)). That is the essence more or less of your modification, of the new element that you bring in at this moment.

An hon. Member: How would it read?

Dr. Camu: Until such time as the regional authority makes a regulation under paragraph (a), subclause (1) of Clause 14. At this moment we may, perhaps, have another refinement to bring over and above that, but if you wish, Mr. Chairman, I would like Mr. Macgillivray to just go a little bit further, It may help the work of the whole Committee.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Before Mr. Macgillivray makes his comments I would just like to say, Mr. Chairman, that the addition my colleague, Mr. Laflamme, had suggested is already covered in Clause 43, entitled: "Transitional" subclause 4 and subclause 5. For all changes that will be made by regulation by the new authority, all the people concerned will also have the right to appeal and object according to what is written in Clause 14, (4),(5),(6) and (7). So I think everything is covered anyway before the addition that Mr. Laflamme is suggesting in his amendment. It is all covered anyway, so I do not see any reason for the amendment.

The Chairman: Dr. Camu.

Dr. Camu: You are leading to what we were coming to. In other words, there is a choice of where to introduce that idea. Under the proposal of Mr. Laflamme it is any section dealing with licences and certificates. Under 43 and others it is under a section dealing with Transitional Repeal and Consequential. We have a feeling that this might be the better place. So from thereon I would like to leave him with any modification that may solve the problem. You will see.

Mr. Rock: On any of the regulations that the authorities will be making in the future, which will also have to appear in the official gazette, they have the right to a hearing and it is also in Clause 14,(4), (5), (6) and (7). So what Mr. Laflamme was suggesting in addition to his amendment is already covered, and this is what I was getting at; that any of the new regulations will have public notice in the *Gazette* and all the people concerned will have the right to object to it and to have a hearing.

The Chairman: Will you give a chance to Mr. Macgillivray to explain. Maybe it will help everybody.

Dr. Camu: That, of course, does not preclude the fact that the whole thing is still open and we are almost back to the problem that Mr. McCleave put. I think it is a

[Interprétation]

Et maintenant voici comment le nouveau texte se lit:

et ce district est établi en tant que zone de pilotage obligatoire aux fins de cette loi.

Le texte original, cet après-midi, se terminait ainsi: «en qualité de zones obligatoires au sein de cette loi» est retiré maintenant. M. Laflamme propose: en qualité de zones obligatoires jusqu'à ce que l'autorité régionale établisse un règlement en vertu de l'article clé l'une des responsabilités de ces régions, l'article 14 (1) (a). C'est plus ou moins l'essence de votre modification du nouvel élément que vous introduisez à ce moment.

Une voix: Comment cela se lirait-il?

M. Camu: Jusqu'à ce que l'autorité régionale n'établisse un règlement en vertu de l'alinéa (a), paragraphe (1) de l'article 14. A ce moment nous pouvons peut-être ajouter une autre chose. Si vous le désirez, monsieur le président, j'aimerais que M. Macgillivray aille un peu plus loin. Cela pourrait aider le travail de tout le comité.

Le président: Monsieur Rock.

R. Rock: Avant que Macgillivray ne fasse ses observations, j'aimerais dire, monsieur le président, que l'addition de mon collègue, M. Laflamme, est déjà couverte à l'article 43 dont le titre est «transitionnel» et paragraphe 4 et paragraphe 5. Pour tous les changements qui seront faits par règlement par la nouvelle autorité, tous les gens concernés auront aussi le droit d'appel et de s'opposer selon ce qui est écrit à l'article 14, 4, 5), 6) et 7). Je pense que tout est couvert de toute façon avant l'addition que M. Laflamme propose à cet amendement. Il est tout à fait couvert de toute façon de sorte que je ne vois pas de raison pour l'amendement.

Le président: Monsieur Camu.

M. Camu: Vous vous dirigez vers ce qui s'en vient. En d'autres mots, on peut choisir où introduire cette idée. Selon la proposition de M. Laflamme c'est tout article traitant avec les brevets et les certificats. Selon l'article 43 et les autres il est couvert par un article traitant d'une abrogation additionnelle et consécutive. Nous pensons que c'est là peut-être le meilleur endroit. A partir de maintenant, j'aimerais lui laisser toute modification qui peut résoudre le problème. Vous verrez.

M. Rock: A propos de tout règlement que les autorités feront à l'avenir, qui devront également apparaître dans la *Gazette* officielle. Ils ont le droit d'être entendus et c'est aussi indiqué à l'article 14 (4), (5), (6) et (7). Ce que M. Laflamme a proposé en plus de cet amendement est déjà couvert et c'est ce à quoi j'arrive; que n'importe lequel des nouveaux règlements auront un avis public à la *Gazette* et tous les gens concernés auront le droit de s'opposer et d'avoir une audition.

Le président: Donnez-vous l'occasion à M. Macgillivray de s'expliquer. Peut-être que cela aidera tout le monde.

M. Camu: Cela bien entendu n'élimine pas le fait que la chose en son entier est encore ouverte et nous sommes presque de retour au problème que M. McCleave a posé.

[Text]

point here that is for the benefit of everybody and we are here to help, indeed, the members of the Committee to come to the best solution.

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: I understand we are dealing with a compromise position here, sir, and as an alternative to the compromise suggested by Mr. Laflamme I think it would be better drafting if this, as it is a transitional measure, were placed in Clause 43, which deals with transitional measures. I have a text I will suggest for the consideration of members. Perhaps I might read it through the first time at a certain speed and then I could go more slowly. In the meantime, a handwritten copy of this is being reproduced. The text reads: Every pilotage district constituted by or under Part VI of the Canada Shipping Act and in which at the commencement of this act, the payment of pilotage dues is compulsory shall be deemed to be a compulsory pilotage area established pursuant to this act until such time as the appropriate pilotage authority makes a regulation in respect of the waters concerned pursuant to paragraph (a) of subclause 1 of Clause 14. I believe this is merely a redraft of what Mr. Laflamme has suggested.

• 2050

Mr. McCleave: Am I correct that it replaces subclause (4).

Mr. Macgillivray: No, sir, subclause (4) would remain as it is. This would replace what Mr. Laflamme has proposed as an addition to subclause (4).

Mr. McCleave: What does it become, subclause (4)(a)?

Mr. Macgillivray: No, I am suggesting that it become a new subclause in Clause 43.

Mr. McCleave: Oh, I see, yes.

The Chairman: Order, one at a time please. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Macgillivray, if I understand correctly, under this proposed amendment the general rule would be that most areas in Canada would be compulsory pilotage areas unless the local authorities declared them otherwise. Under the present bill, I understand that most areas are not compulsory pilotage areas and the local authorities would have to declare them as compulsory pilotage areas. So what we are going to do by this amendment is make all the St. Lawrence a compulsory pilotage area; whereas, it would not be if the bill were passed as it is. In other words, the local pilotage authorities would have to take the initiative to make it not a compulsory pilotage area. You are changing the general rule. The general rule now is that they are not compulsory pilotage areas and the local authorities would have to make them so. Through this amendment, the general rule would be that they are all compulsory pilotage areas and the local authority would have to decide to take out sections and make them not compulsory pilotage areas. That is what in fact is taking place with the amendment.

[Interpretation]

Je crois que c'est un point ici que c'est au bénéfice de tout le monde et que nous sommes ici afin d'aider, bien entendu, les membres du comité afin d'en arriver à la meilleure solution.

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Je vois que nous traitons d'une position de compromis ici monsieur et comme autre choix à proposer au lieu du compromis suggéré par M. Laflamme, je crois que ce serait mieux, du point de vue de la rédaction, étant donné qu'il s'agit d'une mesure transitionnelle, de le placer à l'article 43, qui traite des mesures transitionnelles. J'ai un texte que je propose à l'analyse des membres. Je vais le lire d'un bout à l'autre la première fois à une certaine vitesse et ensuite je pourrai aller plus lentement. Entretemps, on reproduit une copie manuscrite. Le texte se lit comme suit: Tout district de pilotage constitué par ou en vertu de la partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada et dans laquelle au commencement de cette loi, le paiement des frais de pilotage obligatoire sera réputé d'être une zone de pilotage établie en vertu de cette loi jusqu'à ce que l'autorité de pilotage concernée établisse un règlement en ce qui concerne les eaux dont il est question à l'alinéa (a) du paragraphe 1 de l'article 14. Je crois que c'est simplement une nouvelle rédaction de ce que M. Laflamme a proposé.

M. McCleave: Ceci remplace bien le paragraphe (4)?

M. Macgillivray: Non, monsieur, le paragraphe (4) restera tel qu'il est. Ceci remplacera ce que M. Laflamme a proposé en tant que complément au paragraphe (4).

M. McCleave: Qu'est-ce que cela devient, le paragraphe (4) (a)?

M. Macgillivray: Non, je propose que cela devienne un nouveau paragraphe de l'article 43.

M. McCleave: Oh, je comprends.

Le président: A l'ordre, veuillez parler chacun à votre tour, s'il vous plaît. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Macgillivray, si je ne me trompe pas, d'après l'amendement proposé la règle générale sera que la plupart des régions du Canada seront des régions de pilotage obligatoire à moins que les autorités locales n'en décident autrement. D'après le bill actuel, je crois que la plupart des zones ne sont pas des zones de pilotage obligatoire et que les autorités locales seraient obligées de les déclarer comme zones de pilotage obligatoire. Par conséquent, ce que nous sommes en train de faire avec cet amendement est de faire du Saint-Laurent une zone de pilotage obligatoire; tandis que ce ne serait pas le cas si le bill était adopté tel qu'il est. Autrement dit, les autorités locales de pilotage auraient à prendre l'initiative de ne pas en faire une zone de pilotage obligatoire. La règle générale à l'heure actuelle est que ce ne sont pas des zones de pilotage obligatoire et les autorités locales devraient les rendre ainsi. Par cet amendement, la règle générale serait qu'elles seraient toutes des zones de pilotage obligatoire et que les autorités locales seraient chargées de décider que certaines parties ne sont pas des zones de pilotage obligatoire. C'est en réalité ce qui se passe avec cet amendement.

[Texte]

Mr. Macgillivray: Yes sir, that is what the amendment proposes.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I personally submit that it is better than the amendment originally was, but I still do not think it is satisfactory.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, I want to be clear on the substance of Mr. Allmand's question. Does that mean the areas which now exist, the compulsory payment areas, would remain as the compulsory pilot areas unless action were taken by the Committee, by the authority, is that the sense of it?

Mr. Macgillivray: Right.

Mr. Deachman: What is in my mind is this: in accepting the drafting of Mr. Macgillivray, have we reverted from what was the intention of the proposed act to really diminishing the number of compulsory pilotage areas you would have to go through, therefore as far as shipping was concerned, further reducing the cost of pilotage up and down the St. Lawrence, Great Lakes system. Indeed have we now switched back the other way, and what we are saying is that we are about back to where we were relative to the revenues that will be charged or the tolls that will apply for pilotage and the size of compulsory payment districts, and that the only way that you can now reduce them, would be by the initiative of the pilotage authority. Is that what is taking place here?

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: Sir, upon the commencement of this proposed act, and until such times as the existing pilotage by-laws are replaced by new pilotage regulations, the situation will remain the same, as far as the cost to shipping is concerned.

I do not think the point we are discussing now will have any effect on the cost to shipping. The effect it will have will be at least a psychological block to the local pilotage authority, which may decide that it wishes to proclaim compulsory pilotage areas that are less extensive than the present compulsory pilotage payment areas.

• 2055

Mr. Deachman: I would like to understand how this applies to the West Coast. Can you go over what the steps would be in this transition on the West Coast and how it would affect compulsory pilotage areas there?

Mr. Macgillivray: As we have said, there are no present compulsory pilotage areas on the West Coast but all of the waters on the West Coast are waters in which the compulsory payment system prevails. That is to say, if a ship traverses any of the waters of the British Columbia coast it must pay pilotage. One of the difficulties we have in connection with this is that all of these pilotage districts, except those of Quebec and Montreal, have been established by Order in Council, some of them over quite a period of years. There is actually some doubt in my

[Interprétation]

M. Macgillivray: Oui, monsieur, c'est ce que l'amendement propose.

M. Allmand: Monsieur le président, je reconnais personnellement que c'est mieux que ce qu'était l'amendement original, mais je continue à penser que ce n'est pas satisfaisant.

M. Deachman: Monsieur le président, je voudrais bien comprendre le fond de la question de M. Allmand. Est-ce qu'il signifie que les zones qui existent actuellement, les zones de paiement obligatoire, resteraient comme les zones de pilotage automatique à moins que le comité, les autorités, n'engagent une action; est-ce bien le sens?

M. Macgillivray: C'est exact.

M. Deachman: Voici ce que je pense: en acceptant le projet de M. Macgillivray, nous nous écartons de ce qu'était l'intention de la loi proposée à savoir de diminuer le nombre des zones de pilotage obligatoire qu'il faudrait traverser, par conséquent en ce qui concernait le transport par bateau, puis de réduire le coût du pilotage pour monter et descendre le Saint-Laurent, et le réseau des Grands Lacs. En réalité nous allons dans l'autre sens, et nous disons que nous sommes pratiquement revenus où nous en étions en ce qui concerne les revenus qui seront imposés ou les péages qui s'appliqueront pour le pilotage et la taille des districts de paiement obligatoire, et que la seule façon pour les réduire à l'heure actuelle serait à l'initiative de l'autorité de pilotage? Est-ce bien là ce qui se passe?

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Monsieur, dès la mise en vigueur de la loi proposée, et jusqu'à ce que les règlements administratifs existants sur le pilotage soient remplacés par de nouveaux règlements sur le pilotage, la situation restera la même en ce qui concerne le coût de transport par bateau.

Je ne pense pas que la question dont nous parlons à l'heure actuelle aura des répercussions sur les frais de transport par bateau. Le seul effet qu'elle aura est de créer un obstacle psychologique aux autorités locales de pilotage, qui peuvent décider qu'elles désirent proclamer des zones de pilotage obligatoire qui soient moins importantes que les zones actuelles de paiement de pilotage obligatoire.

M. Deachman: J'aimerais bien comprendre comment cela s'applique pour la côte ouest. Pourriez-vous nous expliquer quelles seraient ces mesures dans cette transition sur la côte ouest et quelle serait leur portée sur les zones de pilotage obligatoires?

M. Macgillivray: Comme nous l'avons dit, il n'y a pas actuellement de zone de pilotage obligatoire sur la côte ouest mais toutes les eaux de la côte ouest sont des eaux soumises au régime de paiements obligatoires. Cela revient à dire, si un navire navigue dans les eaux qui bordent la côte de la Colombie-Britannique qu'il doit payer les frais de pilotage. L'une des difficultés que nous avons à ce sujet c'est que toutes ces zones de pilotage sauf celles de Québec et de Montréal, ont été établies par décrets en conseil, certaines d'entre elles

[Text]

mind of the limits of the present British Columbia pilotage district. It just says the waters of the coast of British Columbia or something to that effect. I do not have the wording here. There is a question in my mind whether it will extend to fishing zones, whether it extends throughout the 12-mile territorial sea. These are questions that will arise and I think it will be necessary for the Pacific pilotage authority to move rather quickly to resolve all the doubts and to establish what it wishes as compulsory pilotage areas.

Mr. Deachman: Now, if we accept this drafting, sir, we are going to incorporate all those anomalies that you have just been describing in the new West Coast pilotage authority, are we not?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. I was not sponsoring an amendment. I was suggesting a redraft of the amendment proposed by Mr. Laflamme.

Mr. Deachman: The point I am making is that even after we have passed the bill, we will still have all these anomalies and questions unanswered and incorporated in the new act and the pilotage authority on the West Coast will be left to untangle them. Is that correct?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Deachman: They will not be expunged by this bill?

Mr. Macgillivray: No, sir.

Mr. Deachman: They will be perpetuated.

Mr. Macgillivray: It would take an Order or a regulation made by the pilotage authority pursuant to Clause 14(1) (a).

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: It is not my job, Mr. Chairman, to answer Mr. Deachman, but they would have to get it untangled anyway before they get started under the existing law. So they have a problem out there. I just want to say I realize it is probably a St. Lawrence matter and I am not worrying because not too many ships are going into Saint John without a pilot, but I do think this is a very good compromise unless we find any holes in it. I think a lot of people have spoken of the lessening of the powers of the authority and I am one who wondered about how much decentralization there is going to be. I do not really think the pilots and most of us here are worried this much about the authority. It is just the guarantees of the livelihood of the pilots because of the pilotage certificates. I think this guarantees at least the minimum compulsory pilotage authority that we had. The onus is on the authority, as has been pointed out, to make the changes. There is some worry, although we were told by the witnesses that there may be an increase in the areas of pilotage authority because of pollution, there is the fear that the pilots and many of us have that the greatest pressure will be on the authority to reduce the compulsory authority. This guarantees that at least we will be

[Interpretation]

depuis de longues années. En fait, je ne suis pas très sûr des limites des zones actuelles de pilotage de la Colombie-Britannique. Il est simplement question des eaux de la côte de la Colombie-Britannique ou quelque chose comme cela. Je n'ai pas les termes exacts ici. Je me demande si cela s'étendra aux zones de pêche, si cela s'étendra jusqu'à la limite de 12 milles des eaux territoriales. Ce sont des questions qui vont surgir et je pense qu'il sera nécessaire que l'Administration de pilotage du Pacifique prenne rapidement des mesures pour apporter toutes les précisions nécessaires et définir quelles seront ces zones de pilotage obligatoires.

M. Deachman: Ainsi si nous acceptons ce projet, monsieur, nous allons incorporer toutes ces anomalies que vous venez de nous décrire au sujet de la nouvelle administration de pilotage de la côte ouest?

M. Macgillivray: Oui monsieur. Je ne proposerai pas un amendement. Je proposerai simplement que l'on rédige à nouveau l'amendement proposé par M. Laflamme.

M. Deachman: Ce que je veux dire c'est que même après avoir passé le bill, nous aurons encore toutes ces anomalies et ces questions sans réponses qui seront incorporées dans la nouvelle loi et on laissera à l'Administration de pilotage de la côte ouest le soin de les résoudre. C'est bien cela?

M. Macgillivray: Oui monsieur.

M. Deachman: Ce bill ne permettra pas de les supprimer?

M. Macgillivray: Non monsieur.

M. Deachman: Elles s'éterniseront.

M. Macgillivray: Cela prendrait alors un décret ou un règlement par l'Administration de pilotage conformément à l'article 14 (1) a).

Le président: monsieur Bell.

M. Bell: Ce n'est pas mon affaire, monsieur le président, de répondre à M. Deachman, mais il faudra de toute manière que ces questions soient résolues, avant qu'il puisse commencer en vertu de la loi actuelle. C'est là le problème. Je me rends compte que c'est sans doute une question comme pour la voie maritime du St-Laurent et je ne suis pas trop préoccupé du fait qu'il n'y a pas beaucoup de bateaux qui entrent dans le port de St-Jean sans pilote; mais je crois que c'est un excellent compromis s'il n'a pas trop de points faibles. Je crois que beaucoup de gens ont parlé de la réduction des pouvoirs de l'administration et moi-même je me suis demandé quelle serait la portée de cette décentralisation. Je ne crois pas vraiment que les pilotes, que la plupart d'entre nous ici s'inquiètent tellement au sujet de l'administration. Elle est la garantie du gagne-pain des pilotes du fait des certificats de pilotage. C'est une garantie au moins pour l'administration de pilotage obligatoire limitée. Il appartient à l'administration, comme il a été dit, de faire les changements nécessaires. Il y a quelque inquiétude, même si les témoins nous ont dit que du fait de la pollution il pourrait y avoir une extension des zones de pilotage, il y a la crainte que les pilotes, et nombre

[Texte]

starting out with what we had. The pilots will still have substantially the same jobs they had. When the pilots have the jobs, we all know this is the best guarantee of safety in the full sense of the word. It looks pretty good to me. Certainly it does not show any distrust of the authority at all. It just puts the onus on them to make the reduction if in fact there is going to be any reduction. I like it.

• 2100

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, some of us have been praising the decentralization and the respect of the local authority. It will be up to the local authority to exercise its jurisdiction and its responsibility in this regard and there will not be any problem afterwards.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, we have been faced with this clause since this afternoon. An amendment has been proposed by Mr. Laflamme. I think every effort has been made and every question has been asked and a redraft has been made by the officers of the ministry. I certainly think that we have done every possible thing to come to an agreement on this clause. I do not know about the other members but it seems that we have exhausted the matter and that we should now be ready to vote on this amendment to this clause to find out what is the opinion of the Committee.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I agree with Mr. Duquet. I would like just to state that even the proposed amendment by the witnesses as far as I am concerned—looking through these clauses and subclauses that I mentioned before—is actually covered.

I would like you to go to page 8, Clause 14.(1):

14.(1) An Authority may, with the approval of the Governor in Council make regulations necessary for the attainment of its objects including without restricting the generality of the foregoing, regulations

(a) establishing compulsory pilotage areas;

This is what we are talking about. If you go to page 10 Clause 14.(4):

(4) Any person who has reason to believe that a regulation that an Authority proposes to make under paragraph (a)...

That is the paragraph I just mentioned before.

...or (f) of subsection (1) is not in the public interest may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Minister within thirty days following publication of the proposed regulation in the *Canada Gazette*.

Then you go to Clause 14.(5) (6) and (7) and this gives you the way they go more or less to appeal.

In the transition on page 22, Clause 43.(5) on page 24:

(5) Every order in council made pursuant to sections

[Interprétation]

d'entre nous partageant cette crainte, que les plus vives pressions seront exercées sur l'administration pour réduire ces pouvoirs coercitifs. Cela nous donne au moins la garantie que nous débiterons avec ce que nous avions. Les pilotes auront encore les mêmes emplois qu'ils occupaient. Lorsque les pilotes occupent ces emplois, nous savons tous que c'est la meilleure garantie de sécurité au sens complet du mot. A mon avis, cela est

assez bien. Cela mérite certainement aucune méfiance à l'égard de l'autorité de pilotage. Cela leur confère simplement la responsabilité de faire les restrictions si en fait une restriction doit être faite. Cela me plaît.

M. Laflamme: Certains d'entre nous ont fait l'éloge de la décentralisation et du respect de l'autorité locale. Il incombera à l'autorité locale d'exercer cette compétence et sa responsabilité à cet égard et ensuite il n'y aura pas de problème.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, depuis cet après-midi nous étudions cet article, une modification a été proposée par M. Laflamme, je pense que tous les efforts ont été accomplis, toutes les questions ont été posées et un nouveau libellé a été établi par les fonctionnaires du Ministère. Je pense que nous avons fait tout ce qu'il est possible pour arriver à un accord sur cet article. Je ne sais pas ce que pensent les autres membres du Comité, mais il me semble que nous avons épuisé la question et que maintenant nous devrions être prêts à soumettre la modification au vote pour connaître l'opinion du Comité.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je partage l'opinion de M. Duquet. J'aimerais simplement dire que même le projet de modification des témoins, à mon avis, en parcourant ces articles et paragraphes que j'ai mentionnés antérieurement, sont en fait protégés.

J'aimerais que vous vous reportiez à la page 8, article 14, paragraphe (1):

14.(1) Une Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir les règlements généraux nécessaires pour atteindre ses objets, notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, des règlements généraux

(a) établissant des zones de pilotage obligatoires;

C'est ce dont nous parlons. Si vous vous reportez à la page 10, article 14, paragraphe (4):

(4) Toute personne qui a des raisons de croire qu'un règlement général qu'une Administration se propose d'établir en vertu de l'alinéa a)...

C'est l'alinéa que je viens de mentionner antérieurement.

...ou (f) du paragraphe (1) n'est pas dans l'intérêt public peut fournir au Ministre, dans les 30 jours qui suivent la publication du projet des règlements dans la *Gazette du Canada*, un avis d'opposition où l'on sent les motifs de l'opposition.

Puis vous passez aux paragraphes (5), (6) et (7) de l'article 14 et la procédure d'appel y est plus ou moins indiquée.

[Text]

324 and 326 of the *Canada Shipping Act* and in force on the commencement of this Act continues in force for one year from the commencement of this Act or until it is revoked, whichever is the earlier.

All these things are covered either by by-law or by regulation. What the witnesses have just proposed is there in the by-laws or in the regulations. There is no reason for this amendment to be brought even into the transition. I tell you Mr. Chairman I am against this amendment that the witnesses are bringing forward. I am for the clause as it was first written in the bill without amendment.

The Chairman: Mr. McCleave.

• 2105

Mr. McCleave: I wondered if Mr. Macgillivray would suggest a number for the subclause for Clause 43. It would have to be after subclause (3) because of that proclamation section at the end. I mean it would have to be after Clause 43(7). Could we not vote on that first and then Mr. Laflamme at that point I think could withdraw his other amendment.

The Chairman: I was just going to ask Mr. Laflamme if he would withdraw his amendment that he mentioned before supper.

Mr. McCleave: Perhaps because we are going to have at least one person vote against Clause 43(7) it might be better if we have Clause 43(7) voted on first to see if it carries and then Mr. Laflamme after that would be free to make his own decision.

The Chairman: Does the Committee agree that Mr. Laflamme withdraw his amendment?

Mr. Laflamme: I think we should proceed on Clause 43 and have Clause 15 stand. If this amendment is carried there is no problem with the other, it will be redundant.

Dr. Camu: I would like to say, Mr. Chairman, that you are putting us in a difficult position. It is not a proposal made by Boris at all, it is just a suggestion. So somebody has to carry this on.

The Chairman: We will ask you to move the new amendment. It has been prepared by someone.

Mr. McCleave: Mr. Laflamme should move it.

The Chairman: Yes. Would you move the new amendment, Mr. Laflamme?

Mr. Laflamme: I will withdraw, Mr. Chairman. I ask unanimous consent to withdraw the first amendment and I move this one.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon Members: Agreed.

[Interpretation]

Dans le cas des dispositions transitoires à la page 22, article 43, paragraphe (5) de la page 24:

(5) Tout décret en conseil pris en application des articles 324 et 326 de la Loi sur la Marine marchande du Canada et en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la présente Loi demeure exécutoire pendant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente Loi à moins qu'il ne soit annulé plus tôt.

Tous ces points sont réglés, soit par règlement administratif ou un règlement. Ce que les témoins viennent de proposer est stipulé dans les règlements administratifs ou dans les règlements. Il n'y a pas de raison pour que cette modification soit introduite même dans les dispositions transitoires. Monsieur le président, je vous dis que je m'oppose à la modification que les témoins proposent. Je suis en faveur de l'article tel qu'il a été écrit initialement dans le bill sans qu'aucune modification y soit apportée.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Je me demandais si M. Macgillivray voulait suggérer un numéro pour le paragraphe à l'article 43. Il devrait être introduit après le paragraphe (3) à cause de la section de proclamation à la fin. Je veux dire qu'il devrait passer après l'article 43 (7). Est-ce que nous ne pourrions pas voter sur cela premièrement et alors M. Laflamme pourra alors, je crois, retirer son autre amendement.

Le président: J'allais justement demander à M. Laflamme s'il retirait son amendement qu'il a mentionné avant le souper.

M. McCleave: Peut-être à cause du fait que nous allons avoir au moins une personne qui va voter contre l'article 43 (7), il serait peut-être mieux que nous ayons un vote d'abord sur l'article 43 (7) pour voir s'il est adopté et alors M. Laflamme par après pourra être libre de prendre sa propre décision.

Le président: Est-ce que le Comité est d'accord pour que M. Laflamme retire son amendement?

M. Laflamme: Je crois que nous devrions procéder à l'article 43 et avoir l'article 15 réservé. Si cet amendement est adopté il n'y a aucun problème avec l'autre, il sera redondant.

M. Camu: J'aimerais dire ici, monsieur le président, que vous nous placez dans une position difficile. Ce n'est pas une proposition faite par M. Boris du tout ce n'est qu'une suggestion. Alors quelqu'un doit la continuer.

Le président: Nous vous demanderons de proposer cet amendement. Il a été préparé par quelqu'un.

M. McCleave: M. Laflamme devrait le proposer.

Le président: Oui. Allez-vous proposer l'amendement, monsieur Laflamme?

M. Laflamme: Je vais le retirer, monsieur le président. Je demande le consentement unanime de la Chambre de retirer le premier amendement et je propose celui-ci.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Mr. Laflamme: I move that Clause 43 be amended...

Mr. Trudel: On a point of order, Mr. Chairman, before you go to Clause 43.

The Chairman: Yes, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Did we not change the section we were on first?

An hon. Member: But the amendment is not approved.

Mr. Trudel: There are no amendments. The amendment that was on the clause we were discussing has been withdrawn. We could at least complete that and go to Clause 43 and then start on that one.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, if I may speak on that point of order, it is still possible that Clause 43(7) could be amended again and that might negate what Mr. Laflamme is going after. That is why I suggest we reverse and do Clause 43(7) before we go back to Clause 15(4).

Mr. Laflamme: I move that Clause 43 be amended by adding immediately after subclause (6) a new subclause (7), as follows:

(7) Every pilotage district constituted by or under Part VI of the Canada Shipping Act and in which at the commencement of this act the payment of pilotage dues is compulsory shall be deemed to be a compulsory pilotage are established pursuant to this act until such time as the appropriate Pilotage Authority makes a regulation in respect of the waters concerned pursuant to paragraph (a) of subsection (1) of section 14.

The Chairman: Those in favour of the amendment would you please raise your hand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I wanted to make a remark before you vote because I feel that there is some misunderstanding here. This amendment would make those zones where you are compelled to pay pilotage fees in compulsory pilotage areas. Now I have a feeling that there is not complete understanding as to exactly the difference between zones where we are compelled to pay fees and zones which are compulsory pilotage zones, if you are going to make them one identical with the other. It is all right for the Committee to vote as long as they completely understand what they are doing when they vote for this amendment. I say that by voting this amendment you are basically changing the general rule. The general rule now is that we have compulsory zones where you must pay fees but these zones are not compulsory pilotage zones.

An hon. Member: Well they ought to be.

Mr. Allmand: If you feel that then you vote for this amendment. I am saying that should be left up to the local authority and their initiative should be to make them compulsory pilotage zones if they think they should be compulsory pilotage zones. If you pass this amendment, you make them all automatically compulsory pilotage zones and then the local authority must rescind those zones. So you are completely changing the general rule

[Interprétation]

M. Laflamme: Je propose que l'article 43 soit amendé.

M. Trudel: J'en appelle au Règlement, monsieur le président, avant que vous passiez à l'article 43.

Le président: Oui, monsieur Trudel.

M. Trudel: N'avons-nous pas changé la question que nous étudions premièrement?

Une voix: Mais l'amendement n'est pas approuvé.

M. Trudel: Il n'y a pas d'amendement. L'amendement proposé à l'article que nous étudions a été retiré. Nous devrions au moins terminer ceci et passer à l'article 43 et alors nous pouvons le commencer.

M. McCleave: Monsieur le président, si je puis poser une question sur ce rappel au Règlement, est-il encore possible que l'article 43(7) soit amendé de nouveau et que ceci puisse dénier ce que M. Laflamme essayait de faire. C'est pourquoi je suggère que nous revenions et que nous étudiions l'article 43(7) avant de revenir à l'article 15(4).

M. Laflamme: Je propose que l'article 43 soit amendé en ajoutant immédiatement après le paragraphe (6) un nouveau paragraphe (7) comme il suit:

(7) Tout district de pilotage, qui est créé en vertu de la partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada et dans lequel le paiement des droits de pilotage est obligatoire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, est censé être une zone de pilotage obligatoire établie en application de la présente loi jusqu'au moment où l'administration de pilotage compétente établie, en application de l'alinéa (a) du paragraphe (1) de l'article 14.

Le président: Ceux qui sont en faveur de l'amendement lèveront leur main.

M. Allmand: Monsieur le président, je voulais faire une remarque avant le vote parce que je crois qu'il y a ici un certain malentendu. Cet amendement ferait des zones où vous êtes forcé de payer les frais de pilotage dans les zones de pilotage obligatoires. Mais j'ai l'impression qu'il n'y a pas une compréhension complète en ce qui concerne exactement la différence entre les zones où nous sommes forcés de payer des frais et les zones qui sont des zones de pilotage obligatoires, si vous allez en faire des zones identiques. C'est très bien pour les membres du Comité de voter en autant qu'ils savent exactement ce qu'ils font lorsqu'ils votent pour cet amendement. Je dis qu'en votant cet amendement vous changez fondamentalement la règle générale. La règle générale présentement est que nous avons des zones obligatoires où vous devez payer des frais mais ces zones ne sont pas des zones obligatoires de pilotage.

Une voix: Alors elles devraient l'être.

M. Allmand: Si vous pensez de cette façon, alors votez pour l'amendement. Je dis que ceci devrait être laissé à l'administration locale et leur initiative devrait être de les rendre des zones de pilotage obligatoires s'ils croient qu'elles devraient être des zones de pilotage obligatoires. Si vous adoptez cet amendement, vous les rendez toutes automatiquement des zones de pilotage obligatoires et alors l'administration locale doit annuler ces zones. Alors vous changez complètement la présente règle générale. Si

[Text]

as it now stands. If that is what the Committee wants to do, that is fine but I hope they understand exactly what they are doing.

• 2110

Mr. Laflamme: On a point of order, Mr. Chairman, I would like our witness to explain how the fees were paid and precisely the purpose of the argument put forward by Mr. Allmand. I think he is not consistent with what has already been expressed by the witnesses.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, first of all, I would like to hear the answer from the witnesses as to the point raised by Mr. Allmand.

Mr. Allmand: What is the difference between a compulsory zone where you must pay fees and a compulsory pilotage zone?

Mr. Macgillivray: In the former, sir, you are not required to take a pilot and in the latter, you are required to take a pilot and to have the ship under his conduct.

Mr. Allmand: So in one, you are obliged to pay the fees but not obliged to take on the pilot.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Allmand: In the second, with a compulsory pilotage zone, you are obliged to pay the fees and take on the pilot. The pilot has full control of the ship.

Mr. Rock: I just have one question for the witnesses. Is this amendment not already covered in this bill?

Mr. Macgillivray: No, sir. Not precisely this amendment.

Mr. Rock: But is this not in any of the regulations that now exist or in any of the by-laws that now exist?

Mr. Macgillivray: No, sir. The provisions of Clause 43 respecting the continuation of by-laws provides that the by-laws will continue in force. That it to say, we will have continued in force, the compulsory payment areas but not as compulsory areas for a period of one year.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: May I ask a question I wanted to raise originally? By accepting this motion, will we enlarge the zones where pilotage will be required?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. We will enlarge the zones where pilotage will be compulsory into all of those areas where pilotage is now not compulsory but payment is.

Mr. Trudel: In other words, we are now not only changing the intent of the bill, we are enlarging the compulsory pilotage zones by passing this amendment. Therefore, the point that was raised earlier by Mr. Allmand was correct.

[Interpretation]

c'est ce que les membres du comité veulent faire, c'est très bien, mais j'espère qu'ils comprennent bien ce qu'ils feront.

M. Laflamme: J'invoque le règlement, monsieur le président. J'aimerais que le témoin explique la façon dont les frais ont été acquittés, et qu'il précise le but de l'argument avancé par M. Allmand. Je pense qu'il n'est pas conséquent avec ce que le témoin a déjà exprimé.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, en premier lieu, j'aimerais entendre la réponse des témoins au sujet de la question soulevée par M. Allmand.

M. Allmand: Quelle est la différence entre une zone obligatoire, où il faut payer des frais, et une zone obligatoire de pilotage?

M. Macgillivray: Dans le premier cas, vous n'êtes pas tenu de retenir les services d'un pilote, et dans le deuxième cas, il vous faut obtenir les services d'un pilote qui dirigera le navire.

M. Allmand: Dans un cas, vous êtes donc tenu d'acquitter les frais, mais vous n'êtes pas obligé de retenir les services d'un pilote.

M. Macgillivray: Oui.

M. Allmand: Dans le second cas, par une zone de pilotage obligatoire, vous êtes tenu d'acquitter les frais et de retenir les services d'un pilote. Le pilote a le contrôle entier du navire.

M. Rock: Je n'ai qu'une autre question à poser au témoin. Cet amendement n'est-il pas déjà contenu dans le bill?

M. Macgillivray: Non, pas précisément cet amendement, monsieur.

M. Rock: Ces dispositions ne figurent-elles pas dans les règlements actuels?

M. Macgillivray: Non, monsieur. Les dispositions de l'article 43 relatives au maintien des règlements prévoit que les règlements seront maintenus en vigueur, c'est-à-dire que nous maintiendrons en vigueur les zones de paiement obligatoire, mais non comme zone obligatoire pendant un an.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Puis-je poser une question? En adoptant cette motion, élargirons-nous les x zones de pilotage obligatoire?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Nous élargirons les zones où le pilotage sera obligatoire dans toutes les zones où le pilotage n'est pas actuellement obligatoire, mais où le paiement l'est.

M. Trudel: En d'autres termes, non seulement nous modifions la portée du bill, mais nous élargissons les zones de pilotage obligatoire, en adoptant cet amendement. La question que M. Allmand a soulevée plus tôt était donc à propos.

[Texte]

Mr. Macgillivray: We are jumping the gun on the pilotage authorities. If this is accepted, we will be establishing...

Mr. Trudel: This is not the point that I am raising, Mr. Chairman. Even when the authorities come into being, they will now face not only the existing regulation under the Canada Shipping Act but they will have to take into consideration the fact that we have enlarged, through this amendment, the compulsory pilotage zones in all of Canada.

Mr. Macgillivray: That is correct, sir.

Mr. Trudel: Therefore, this was not the intent of the original motion that was replaced by this one.

The Chairman: Monsieur Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, one short question to Mr. Macgillivray. Without this new subclause (7) in Clause 43, there is nothing to guarantee after a year that there will be any compulsory payment of pilotage fees or compulsory areas, right?

Mr. Macgillivray: That is right, sir.

Mr. Breau: It could happen that the authorities will do nothing for a year and then that the act just stays there unless we have something like Clause 43(7).

Mr. Macgillivray: If it should happen that a pilotage authority were to fail to declare any area to be a compulsory pilotage area, there is provision in Clause 42 for it to be done by order in council.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Even if we created a few new areas where there will be compulsory pilotage now, there is the fee but there will be the compulsory pilotage. What is so bad about this? We are talking about safety all through the bill. I do not get the hang-up there. It is not going to cost anybody that much more money really.

The Chairman: Monsieur Laflamme.

• 2115

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I have only one word to add to this. I think there is some misunderstanding here. I think some questions were put by Mr. Trudel to get some more precision, but I believe the misunderstanding is based on the fact that there are no compulsory pilotage areas now in Canada; there are compulsory fees.

Mr. Macgillivray: This is so in most of Canada, sir, but in the Great Lakes we do have compulsory areas.

Mr. Laflamme: So we simply replace compulsory fees with compulsory pilotage areas.

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Laflamme: That is it.

Mr. Macgillivray: The thing is, it is a very broad application, sir, and it will take in places like Pictou

[Interprétation]

M. Macgillivray: Nous nous en remettons aux autorités concernées. Si cela est accepté, nous établirons...

M. Trudel: Ce n'est pas ce à quoi je veux en venir, monsieur le président. Même si les autorités sont en cours, elles tiendront compte non seulement du règlement actuel en vertu de la loi sur la Marine marchande du Canada en devant tenir compte du fait que nous avons élargi, par cet amendement, les zones de pilotage obligatoire dans tout le Canada.

M. Macgillivray: C'est exact, monsieur.

M. Trudel: Ce n'était donc pas le but de la première motion que celle-ci remplace.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Monsieur le président, j'ai une brève question à poser à M. Macgillivray. Sans ce nouveau paragraphe 7 de l'article 43, il n'y a rien qui garantisse que, après un an, il n'y aurait pas de frais de pilotage obligatoire à payer ou de zone obligatoire, n'est-ce-pas?

M. Macgillivray: C'est exact, monsieur.

M. Breau: Il pourrait se produire que les autorités ne fassent rien pendant un an et que, alors, la loi ne soit pas exécutée, à moins qu'il y ait des dispositions semblables à celles du paragraphe 7 de l'article 43.

M. Macgillivray: S'il se produisait que les autorités ne déclareraient pas qu'il y a des zones de pilotage obligatoire, les dispositions de l'article 42 le prévoient, par décret.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Et même si nous avons créé quelques nouvelles zones où le pilotage sera obligatoire, il y a les frais, mais il y aura le pilotage obligatoire. Qu'y a-t-il de mal là-dedans? Parlons de sécurité dans tout le bill. Je ne comprends pas cette hésitation. Cela ne coûtera vraiment pas tant d'argent à personne.

Le président: Monsieur Laflamme.

M. Laflamme: Monsieur le président, je n'ai qu'un mot à ajouter à cela. Je crois qu'il y a là un malentendu. Je crois que M. Trudel a posé des questions afin d'avoir plus de précision, mais je crois que le malentendu vient du fait qu'il n'y a pas, à l'heure actuelle, de régions de pilotage obligatoire. Il y a cependant des droits obligatoires.

M. Macgillivray: Cela est vrai dans la plupart des régions du Canada, monsieur, mais dans les Grands Lacs il existe des zones obligatoires.

M. Laflamme: Alors nous remplaçons simplement les droits obligatoires par des zones de pilotage obligatoire.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Laflamme: C'est cela.

M. Macgillivray: Le fait demeure, qu'il s'agit là d'une application très vaste, monsieur, et cela tiendra compte

[Text]

Harbour where the payment of fees is compulsory but the one pilot whom we have is a machinist in the shipyard and he only takes three or four ships a year.

Mr. Laflamme: Yes, it will be then a nice place for the authority to exercise its function.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, the witnesses have told us repeatedly today that a ship passing through a compulsory payment area now tends to take the service in almost every case. Is that correct?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Deachman: So in reality if we change to a compulsory pilotage district we have not changed very much. In both cases we have *de facto* pilotage, do we not?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: May I again ask a question, Mr. Chairman. We are dealing with security and I will come back to the point that was raised by Mr. Godin, why have we all the wrecks that he has mentioned in front of his place because we cannot have it both ways, Mr. Chairman.

Mr. Duquet: Before they had to pay and they did not use a pilot. Now they will have to pay and use a pilot so that may be very good for security and safety.

Mr. Trudel: Yes, I would like to be assured of that, Mr. Chairman, because my understanding is that pilots were on these ships.

The Chairman: Those in favour of the amendment, please raise...

Mr. Trudel: Am I going to get some answers to the question I raised, Mr. Chairman?

The Chairman: I cannot answer your question, Mr. Trudel. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I just have one question. I am prepared to support the amendment, but we have been doing some rather hasty drafting in some situations here. I just want to make sure there is no conflict of interpretation possible between proposed Clause 43(7) that we are about to vote on, I hope, and Clause 43(5). I would like to know whether proposed Clause 43(7) will in effect override the provision in Clause 43(5) which puts a year as the final transitional period. It says that the existing Order in Council which set out the compulsory payment areas will remain in effect for one year or until revoked whichever is the earlier. The proposed Clause 43(7) says they will remain in effect until replaced by something else, even if it took one year, three years, or five years. This is the way I understand the difference between the effect of the two and I just want to make sure that we are not doing something here which does not quite accomplish what we intend.

[Interpretation]

d'endroits, comme Pictou Harbour où le paiement de droit est obligatoire mais le pilote que nous avons est un machiniste au chantier de construction et ne prend que trois ou quatre navires par année.

M. Laflamme: Oui ce sera un bon endroit pour l'autorité d'exercer ses fonctions.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, les témoins nous ont répété, aujourd'hui, qu'un navire qui passe dans une zone de paiement obligatoire a tendance à prendre les services dans presque tous les cas. Est-ce exact?

M. Macgillivray: Oui.

M. Deachman: Donc, si nous changeons pour un district de pilotage obligatoire, nous ne changeons pas grand chose. Dans les deux cas, nous avons un simple pilotage, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, puis-je poser une autre question? Nous étudions maintenant la question de la sécurité et je reviendrai à la question qu'a soulevée M. Godin, à savoir pourquoi existe-t-il devant sa maison, toutes les épaves dont il a mentionnées, parce que nous ne pouvons l'avoir dans les deux cas, monsieur le président.

M. Duquet: Avant, il devait payer et il n'avait pas recours à un pilote. Maintenant il devra payer et avoir recours à un pilote ce qui est très utile en ce qui a trait à la sécurité.

M. Trudel: Oui, j'aimerais être assuré de cela, monsieur le président, parce que si je comprends bien, il y avait des pilotes sur ces navires.

Le président: Ceux qui sont d'accord avec l'amendement, levez la...

M. Trudel: Est-ce qu'on répondra aux questions que j'ai posées, monsieur le président?

Le président: Je ne puis pas répondre à votre question, monsieur Trudel. Monsieur Barnett.

Mr. Barnett: Je n'ai qu'une question. Je suis prêt à appuyer l'amendement mais je crois que nous avons été un peu vite en ce qui a trait à certains sujets ici. Je veux simplement m'assurer qu'il n'y a pas de conflit d'interprétation possible entre l'article proposé 43(7) sur lequel nous allons voter, j'espère, et l'article 43(5). J'aimerais savoir si l'article proposé 43(7) l'emportera sur les dispositions de l'article 43(5) qui limite à une année la période finale de transition. Selon l'article 43(5) les décrets en conseil actuels qui stipulent que les régions de paiement obligatoire demeureront en vigueur pour une année ou jusqu'à révocation. L'article proposé 43(7) stipule que les paiements demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par autre chose, même si cela nécessiterait un an, trois ans ou cinq ans. C'est ainsi que j'interprète la différence entre les deux articles et je veux simplement m'assurer que nous ne faisons pas ici quelque chose qui ne serait pas conforme à nos intentions.

[Texte]

Mr. McCleave: I suppose another way of putting the question, Mr. Chairman, is: what kind of Order in Council have been passed under Sections 324 and 326 of the Canada Shipping Act? If they deal only with pilotage areas then a real question has been asked and if there is something more than that then we do not have to worry about it so much.

Mr. Macgillivray: Section 324 that is referred to is the section under which the Governor in Council establishes pilotage districts other than the pilotage districts of Quebec and Montreal. Section 326 is the section under which the Governor in Council passes an order making the payment of pilotage dues compulsory within that district.

Mr. Barnett: In proposed Clause 43(7), if I understand it correctly, even if those orders in council are suspended by the passage of time of one year, this subclause would still maintain those areas as compulsory pilotage areas until they were changed by an action of some regulatory authority.

• 2120

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Barnett: They may be to some extent complementary but they are not contradictory.

Mr. Macgillivray: I think they are not contradictory, sir.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: The point that I wanted to raise I believe is the last answer that was given by the witness. Will there be no contradiction between Clause 43 (5) and 43 (7)? That is the point that I wanted to raise.

Mr. Macgillivray: I think there would be no contradiction, sir.

Amendment agreed to.

Clause 43 as amended agreed to.

The Chairman: We will now go back to Clause 15.

Clause 15 (4) and (5) agreed to.

Clause 15 as amended agreed to.

The Chairman: We will now go back to Clause 14.

Shall Clause 14 (1) (b) and (f) carry?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I wonder if we could have an explanation of these subclauses before we approve them?

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I understood that we had stood Clause 14 (1) (b) so that the witnesses could look at the request of the pilots. I may be wrong in this, but the pilots would have changed paragraph (b) to read: "prescribing the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage for..." Was there not something that the witnesses were supposed to bring back to us?

[Interprétation]

M. McCleave: Je suppose qu'une autre façon de poser la question, monsieur le président, est de demander quels genres de décret du conseil ont été passés selon les articles 324 et 326 de la Loi sur la marine marchande du Canada? Si ces articles ne traitent que des zones de pilotage, alors une question réelle a été posée et si les articles traitent d'autre chose, alors nous n'avons pas à nous en inquiéter.

M. Macgillivray: L'article 324 qui a été mentionné et l'article selon lequel le gouverneur en conseil délimite les régions de pilotage autres que les régions de pilotage de Québec et de Montréal. L'article 326 est l'article selon lequel le gouverneur en conseil rend un décret par lequel le paiement des droits de pilotage deviennent obligatoires à l'intérieur d'une région donnée.

M. Barnett: Si je comprends bien, selon l'article proposé 43(7), même si ces décrets du conseil sont suspendus au bout d'un an, selon ce paragraphe, ces régions demeureraient des régions de pilotage obligatoire jusqu'à ce qu'un changement soit apporté par une autorité législative.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Barnett: Ils peuvent être complémentaires mais ne seront pas contradictoires.

M. Macgillivray: Je crois qu'ils ne sont pas contradictoires, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Le point que je voulais soulever, je crois, ce retrouve dans la dernière réponse qui a été donnée par le témoin. N'y aurait-il pas de contradictions entre les articles 43(5) et 43(7)? C'est la question que je voulais soulever.

M. Macgillivray: Je ne crois pas qu'il y ait de contradictions, monsieur.

L'amendement est adopté.

L'article 43 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Nous allons maintenant revenir à l'article 15.

Les articles 15(4) et (5) sont adoptés.

L'article 15 tel qu'amendé.

Le président: Nous allons maintenant revenir à l'article 14.

Les articles 14(1) (b) et (f) sont-ils adoptés?

M. Trudel: Monsieur le président, je me demande si nous ne devrions pas avoir des explications de ces paragraphes avant de les adopter?

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, il me semblait que nous avions retenu l'article 14 (1) (b) afin que les témoins puissent examiner la demande des pilotes. Je me trompe peut-être mais les pilotes ont modifié l'alinéa (b) de la façon suivante: «prescrivant les navires ou catégories de navires assujetties au pilotage obligatoire pour...» N'y avait-il pas quelque chose que devait nous rapporter les témoins?

[Text]

Mr. Macgillivray: It was my understanding, Mr. Chairman, that this paragraph was allowed to stand at the request of Mr. Bell until he would hear more about what pilotage certificates would be like.

Mr. Bell: I received the information. I am not happy with the certificate but I did get the information that I wanted.

Clause 14 (1) (b) agreed to.

The Chairman: Shall Clause 14 (1) (f) carry?

Mr. McCleave: On paragraph (f), Mr. Chairman, I think the witnesses were to bring back something from the law officers of the Crown dealing with the language.

The Chairman: We have an amendment here on Clause 14(1)(f).

• 2125

Mr. Forget: I move that Clause 14(1)(f) be amended by striking out lines 8 to 11 on page 9 and substituting the following:

skill, experience and proficiency in one or both of the official languages of Canada required in addition to the minimum qualifications prescribed by the Governor in Council under section 42;

Mr. McCleave: Dr. Camu or Mr. Macgillivray, a question. I think in the navy they perhaps have a tradition that another language should be the official language for communication, but I take it that is not a custom or rule or regulation as it deals with shipping in Canadian waters.

Mr. Macgillivray: We do have language requirements. For instance, in the Great Lakes a person holding a certificate allowing him to dispense with the services of a pilot when in the open waters must be able to speak English because that is the language used in the coastal stations and in all the ships there.

Mr. McCleave: Is there any special requirement, for example, in the reaches of the St. Lawrence between Montreal and Quebec and beyond to the Gulf of St. Lawrence?

Mr. Macgillivray: In the Province of Quebec we now have the requirement that pilots be bilingual.

Mr. McCleave: What about in other places in Canada where a knowledge of both languages might be very important.

Dr. Camu: Further up the river in the Seaway system with all the dispatchers we are going toward a bilingual type of communication.

Mr. McCleave: What about the Baie des Chaleurs, for example, between New Brunswick and Quebec?

Dr. Camu: I am not well informed on that area.

Mr. McCleave: I think Captain Latter would have an answer to that.

[Interpretation]

M. Macgillivray: Je croyais, monsieur le président, que cet alinéa était réservé à la demande de M. Bell jusqu'à ce que nous ayons eu plus de renseignements sur les certificats de pilotage.

M. Bell: J'ai eu les renseignements à ce sujet. Je ne suis pas content du certificat, mais j'ai eu les informations que je désirais.

L'article 14 (1) (b) est adopté.

Le président: L'article 14 (1) (f) est-il adopté?

M. McCleave: A l'alinéa (f), monsieur le président, les témoins devaient nous rapporter des renseignements des procureurs de la Couronne qui se rapporteraient à la demande.

Le président: Nous avons un amendement à l'article 14 (1) (f).

M. Forget: Je propose que le bill C-246 soit modifié par le retranchement des lignes 10 et 11, à la page 9, et le remplacement par ce qui suit:

naissance des lieux, de compétence, d'expérience et de connaissance de l'une des langues officielles du Canada, ou des deux, requis en sus des conditions minimums prescrites par le Gouverneur en conseil en vertu de l'article 42;

M. McCleave: J'aimerais poser une question soit à M. Camu ou à M. Macgillivray. Je pense, dans la marine, ils ont peut-être pour tradition qu'une autre langue soit la langue officielle de communication, mais je crois savoir que ce n'est pas une coutume ni une règle ou règlement en ce qui concerne le transport en eaux canadiennes.

M. Macgillivray: Nous n'avons pas d'exigences linguistiques. Par exemple, dans les Grands Lacs, une personne qui a un certificat qui lui permet de se passer des services d'un pilote quand il est en eaux libres doit pouvoir parler l'anglais car la langue utilisée par les stations côtières et par tous les bateaux.

M. McCleave: Y a-t-il des exigences spéciales, par exemple, dans le St-Laurent entre Montréal et Québec et même jusqu'au golfe du St-Laurent?

M. Macgillivray: Nous exigeons maintenant que les pilotes soient bilingues dans la province de Québec.

M. McCleave: Et que faites-vous dans les autres régions du Canada où une connaissance des deux langues pourrait être très utile?

M. Camu: Plus en aval de la rivière dans nos réseaux des écluses, nous nous dirigeons vers un système où tous les expéditeurs pourront communiquer dans les deux langues.

M. McCleave: Que se passe-t-il dans la Baie des Chaleurs, par exemple, entre le Nouveau-Brunswick et le Québec?

M. Camu: Je ne suis pas au courant de ce qui se passe dans cette région.

M. McCleave: Je pense que le capitaine Latter pourrait répondre à cette question.

[Texte]

Captain Latter: The pilots in that area are bilingual, yes.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: May I ask a question, Mr. Chairman of the witnesses, the one best qualified would be the captain. Would the inclusion of this clause exclude any members of the Canadian Pilotage Association at the present time? Would any of them not fit these requirements? Would any of the members, the 518 pilots that have been mentioned, not fit these requirements?

Captain Latter: No, there is no pilot who would not fit the requirement providing the regional authority does not initiate in their regulations that two languages are essential. For instance, if the B.C. Pacific regional authority put in their regulations that bilingualism was essential, a lot of B.C. pilots would not qualify.

Mr. Trudel: This is not the intent of my question, Mr. Chairman. I believe one of the fears that was expressed is that some of the pilots might be coming into our waters on foreign ships and would be speaking foreign languages. I think the amendment reads, one or the other of the languages and that is why I raised the question. Now all your pilots would fit the requirements of the amendment we just made.

Captain Latter: Yes, sir. I misunderstood you. You were speaking of the new pilotage certificate?

Mr. Trudel: Yes.

Captain Latter: The applicants for pilotage certificate in areas where the pilotage authority decides that bilingualism is a requirement, there are no doubt some people who could qualify in one language will not be able to qualify in two.

Mr. Trudel: That has answered my question, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Clause 14(1) as amended agreed to.

On Clause 16—*Prohibition*

Mr. McCleave: Was there to be an addition to this. I think we had a document for that and I see Dr. Camu has something in his hand.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, just before we carry Clause 14, I noticed I have a little note on (m) which reads: Should these regulations, should this clause also apply to the holders of pilotage certificates?

• 2130

The clause reads:

prescribing the circumstances under which a licensed pilot shall be required to take further training to enable him to meet any new qualifications prescribed under paragraph (f) since his licence was issued.

24001—71

[Interprétation]

M. Latter: Les pilotes dans cette région sont bilingues.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, puis-je poser une question au témoin. La personne la plus qualifiée pour répondre devrait être le capitaine. Est-ce que l'insertion de cet article exclut des membres de l'Association canadienne de pilotage à l'heure actuelle? Existe-t-il certains membres qui ne pourraient satisfaire à ces exigences? Y a-t-il, parmi les 518 pilotes dont vous avez fait mention, des pilotes qui ne satisferaient pas à ces exigences?

M. Latter: Non, il n'y a pas de pilote qui ne pourrait satisfaire à ces exigences pourvu que l'autorité régionale ne mette pas immédiatement en vigueur les règlements stipulant que les deux langues sont essentielles. Par exemple, si les autorités régionales du Pacifique déclaraient que les pilotes doivent être bilingues, de nombreux pilotes de la Colombie-Britannique ne pourraient satisfaire aux règlements.

M. Trudel: Ce n'est pas là l'intention de ma question, monsieur le président. Je crois que certains ont déclaré craindre que certains pilotes arrivent dans nos eaux sur des bateaux étrangers et qu'ils parlent des langues étrangères. Je pense que l'amendement dit une ou l'autre des deux langues et voilà pourquoi j'ai posé cette question. Tous vos pilotes pourraient satisfaire aux exigences de l'amendement qui vient d'être présenté.

M. Latter: Oui, monsieur. Je vous avais mal compris. Vous parliez du nouveau certificat de pilotage?

M. Trudel: Oui.

M. Latter: Il est évident que, en ce qui concerne les candidats à des certificats de pilotage dans les régions où les autorités auront décidé que le bilinguisme est obligatoire, certaines personnes qui ne pourraient se qualifier dans une seule langue ne pourront le faire dans deux.

M. Trudel: Monsieur le président, je crois que cela répond à ma question.

L'amendement est adopté.

L'article 14(1) est adopté tel que modifié.

A propos de l'article 16—*Interdiction*

M. McCleave: Y a-t-il quelque chose à ajouter à cet article. Je pense que nous avons un texte à ce sujet et je vois que M. Camu a un document en ma n.

M. Deachman: Monsieur le président, juste avant que nous adoptions l'article 14, j'ai remarqué que nous avons une petite note à propos du paragraphe (m) qui dit: Est-ce que ces règlements, est-ce que cet article devrait également s'appliquer aux détenteurs de certificats de pilotage?

L'article se lit comme suit:

prescrivant les circonstances dans lesquelles un pilote breveté sera tenu d'acquérir une formation complémentaire afin de pouvoir remplir toutes conditions nouvelles prescrites en vertu de l'alinéa (f) depuis l'attribution de son brevet.

[Text]

Was there an amendment that I had not taken note of? Should we have dealt with that matter or should it stand the way it is?

The Chairman: Paragraph (m) was amended.

Mr. Deachman: That was amended, excuse me.

The Chairman: Clause 16?

Mr. Trudel: Further to this, I believe that clause was amended in two places with the same wording.

The Chairman: We have an amendment on Clause 16(5) and (6).

An hon. Member: Subclauses 1 and 2, I guess Mr. Chairman.

The Chairman: That is right, sorry.

Mr. Leblanc: I move that Clause 16(1) be amended by striking out lines 34 and 35 on page 12 and substituting therefor:

...unless he is a licensed pilot or a regular member of the complement of the ship who is the holder...

The Chairman: Shall the amendment carry?

Mr. McCleave: Could I ask for the genesis of that, because we have not got it before us. I have other things dealing with that Clause 16. I know there are other amendments to it.

Mr. Bell: Well, can I just ask one quick question there?

The Chairman: Yes, Mr. Bell.

Mr. Bell: Could you have a holder of a pilotage certificate who is not a member of the ship? I am asking why you make the distinction in this case, that is all, with that extra long definition? It is the first time you have used that full definition, member of the crew.

Mr. Macgillivray: This was one of the proposals made by the pilots but in a somewhat different form. You will recall that is was proposed by the pilot witnesses that this should be done by inserting a definition of the holder of a pilotage certificate. At the time, I suggested that in a definition it is not appropriate to put a provision that is as substantive as this and that when we came to Clause 16, we would propose an amendment in lieu thereof which would have the same effect, which is to guarantee that the holders of pilotage certificates do not act in the same way as pilots and service ships as they come. It is intended that it shall be one of the regular complement of a ship.

Mr. Bell: It is a statement of a guarantee; it is probably the only way to do it. Thank you very much.
Amendment agreed to.

The Chairman: You all have a copy of this amendment, do you?

[Interpretation]

Y avait-il un amendement que je n'avais pas remarqué? Aurions-nous dû régler cette affaire ou est-ce qu'on adopte tel quel.

Le président: L'alinéa (m) a été amendé.

M. Deachman: Cela a été amendé, excusez moi.

Le président: L'article 16?

M. Trudel: Pour continuer la discussion, je crois que l'article a été amendé à deux endroits avec le même libellé.

Le président: Nous avons un amendement concernant l'article 16(5) et (6).

Une voix: Le paragraphe 1 et 2, je crois, monsieur le président.

Le président: C'est correct, excusez-moi.

M. Leblanc: Je propose que l'article 16 (1) soit amendé en éliminant les lignes 34 et 35 à la page 12 et en y substituant:

à moins qu'il soit un pilote breveté ou un membre régulier l'effectif du navire qui est le titulaire...

Le président: Est-ce qu'on adopte l'amendement?

M. McCleave: Puis-je exiger la genèse de cela parce que nous ne l'avons pas devant nous. J'ai d'autres choses concernant cet article 16. Je sais qu'il y a d'autres amendements concernant cet article.

M. Bell: Est-ce que je puis demander une question toute simple ici?

Le président: Oui, monsieur Bell.

M. Bell: Pourriez-vous un titulaire de certificat de pilotage qui n'est pas membre du navire? Je me demande pourquoi vous faites la distinction dans ce cas, c'est tout, mais cette longue définition additionnelle. C'est la première fois que vous utilisez la définition au complet, membre de l'équipage.

M. Macgillivray: C'est une des recommandations faites par les pilotes mais sous une forme un peu différente. Vous vous souviendrez que cela fut proposé par les pilotes qui ont témoigné que cela devrait être fait en introduisant une définition du titulaire d'un certificat de pilotage. A ce moment-là, j'ai proposé que dans une définition il ne convient pas d'introduire une disposition qui est aussi formelle que celle-là et lorsque nous sommes arrivés à l'article 16, nous proposerions un amendement en remplacement qui aurait le même résultat à savoir s'assurer que le titulaire d'un certificat de pilotage n'agisse pas de la même manière que le pilote et le navire de service comme tel. L'intention est d'assurer que ce sera un membre régulier de l'équipage du bateau.

M. Bell: C'est une déclaration de garantie; c'est probablement le seul moyen d'y arriver. Merci beaucoup.
L'amendement est adopté.

Le président: Vous avez tous la copie de cet amendement?

[Texte]

● 2135

Mr. Duquet: I move that Clause 16 be amended by adding, immediately following line 35 on page 12 the following:

Responsibility of pilot

(2) A licensed pilot who has the conduct of a ship is responsible to the master for the safe navigation of the ship.

by renumbering the existing subclauses 16(2) and 16(3) as subclauses 16(3) and 16(4) and by adding, immediately following line 15 on page 13, the following:

Master may relieve pilot

'(5) Notwithstanding any provision of this Act where the master of a ship has reason to believe that the actions of a licensed pilot or holder of a pilotage certificate on board a ship are, in any way, endangering the safety of the ship, he may, in the interests of the safety of the ship, take the conduct of the ship from the licensed pilot or holder of a pilotage certificate or relieve the licensed pilot from duty on board ship.

Master to report

(6) Where the master of a ship takes the conduct of a ship from a licensed pilot or holder of a pilotage certificate pursuant to subsection (5) the master shall file, within three days of taking the conduct of the ship, a written report setting out his reasons therefor with the authority that issued the licence or pilotage certificate.'

The Chairman: Is the amendment agreed to. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I would like some clarification on one point in connection with proposed subclause (6). With reference to this matter of filing a written report within three days of taking the conduct of the ship, I have no quarrel with the idea of them filing a written report, and I suppose three days would be a reasonable time, but I am wondering why in this day of instant communications the master of a ship should not be required to notify the authority by radio at the time that he is taking control of the ship, so the authority is immediately aware of the fact that in fact the pilot who is responsible to them is in fact no longer in control of that ship in an area of compulsory pilotage. It seems to me, unless there is some valid reason for not making that provision we should consider requiring an immediate notification verbally to the pilotage authority of the action the master has taken.

Mr. Macgillivray: This is a new thought sir. It is the sort of thing that we would be putting into our new traffic control regulations where we are making those. And in the places where this would be most important, where immediate notification would be most important, we will have traffic control regulations. If there were time to do a drafting job on this, I would be glad to see it done, but this is the sort of thing that I believe we could handle through regulations made by the pilotage authority.

[Interprétation]

M. Duquet: Je propose que l'article 16 soit amendé par l'addition, à la page 10, immédiatement après la ligne 35, de ce qui suit:

Responsabilité du pilote

(2) un pilote breveté ayant la conduite d'un navire est responsable devant le maître de la sécurité de la navigation du navire.

par le renumérotage des paragraphes existant 16 (2) et 16 (3) en paragraphes 16(3) et 16(4) et par l'addition, à la page 13, immédiatement après la ligne 15, de ce qui suit:

Le maître peut relever le pilote de ses fonctions

(5) Nonobstant toute disposition de la loi en vertu de laquelle le maître d'un navire a raison de croire que les agissements d'un pilote breveté ou d'un titulaire d'un certificat de pilotage à bord d'un navire mettent, de quelque façon, en danger la sécurité du navire, il peut, dans l'intérêt de la sécurité du navire, retirer la conduite du navire du pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage ou retirer le pilote breveté de ses fonctions à bord du navire.

Le maître doit présenter un rapport.

(6) Lors que le maître d'un navire retire à un pilote certifié ou à un titulaire d'un certificat de pilotage la conduite d'un navire en vertu des dispositions du paragraphe (5), le maître doit présenter dans les trois jours qui suivent la prise en main du pilotage du navire un rapport (à l'Administration) (a) écrit aux autorités qui ont émise le permis ou le certificat de pilotage, dans lequel il explique les raisons de sa décision.

Le président: L'amendement est-il adopté? M. Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais quelques éclaircissements sur un point en rapport au paragraphe (6) proposé. Pour ce qui est de présenter un rapport écrit dans les trois jours suivant la prise en main du pilotage du navire, je n'ai rien à vous dire, et je présume que trois jours est un délai raisonnable, mais je me demande la raison pur laquelle à notre époque de communication instantannée, le maître d'un navire ne serait pas tenu d'aviser l'autorité par radio au moment où il prend en main le pilotage du navire de sorte que l'autorité pourrait immédiatement être au courant du fait que le pilote qui est responsable devant eux n'a plus, de fait, la conduite du navire dans une région de pilotage obligatoire. Il me semble qu'à moins qu'il y ait quelque raison valable de ne pas apporter cette disposition, nous devrions considérer la nécessité d'un avis verbal immédiat à l'Administration de pilotage sur ce qu'à fait le maître.

Macgillivray: C'est une nouvelle pensée, monsieur. C'est le genre de modification que nous apporterions aux nouveaux règlements sur le contrôle du trafic, dans les cas où nous les faisons. Là où c'est le plus important, où un avis immédiat est très important, nous apporterons des règlements sur le contrôle du trafic. Si nous avions le temps de faire un travail préliminaire, je serais heureux de voir qu'il soit fait, mais c'est le genre de problèmes que nous pourrions régler au moyen de règlements faits par l'Administration du pilotage.

[Text]

Mr. Camu: At this point, I think Mr. Barnett is really improving on this question that was bothering a few members as we went along, the relationship between the master and the pilot in cases of security or something going wrong onboard.

We recognize it is not perfect, in other words, you do not spell out everything, there are just too many circumstances, but it is certainly more clear because there was just no article before which was that precise. I agree that in the regulations you can take care of a lot of points that a regional authority should do, having the knowledge of the local waters better than anyone else.

The Chairman: Mr. McCleave.

● 2140

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I think earlier on the pilots had presented the suggestions and proposed a new Clause 34.(2), but it was agreed at one point that if the point had any validity at all it should become apparent. I think it was raised really by Mr. Laflamme, but others of us have raised it too. I will put what the pilots suggested to us.

Where a ship in the compulsory pilotage areas has on board a licensed pilot and the holder of a pilotage certificate, the licensed pilot shall pilot the ship.

It is what I called earlier, somewhat irreverently no doubt, the pecking order that applies between these two classes of persons. In a sense I think probably the suggested new Clause 34.(2) covers it in that a licensed pilot, whereas the conduct of a ship was responsible to the master for the safe navigation of the ship, and since the other fellow, the holder of the pilotage certificate per force by being an employee of that ship is responsible to the master, I suppose in this sense new Clause 34.(2) makes both subservient to the master and he can pick and choose between them.

Perhaps my interpretation is wrong, but whether it is right or wrong that is the question we are faced with and I think that we should know that if we deal with this we are passing the question that bothered Mr. Laflamme and the pilots and myself and others earlier.

Mr. Macgillivray: Yes sir, at that earlier time I suggested that this would be the appropriate time to discuss it and perhaps we may hear from Mr. Laflamme as to whether he feels that the situation is adequately covered here where it is made clear that the master is at all times in command, and it is implicit that he may designate which of these two people he will have in charge of the navigation.

Mr. Laflamme: I believe, Mr. Chairman, the explanation was already given by Dr. Camu regarding the regulations that will have to be put into force by the local authorities. I think we could rely on the local authorities that these problems that could arise and so many others of which we do not think right now may be solved by regulations that will have to be put into force by the authority. I am satisfied that at this moment the local authority will have to work on these issues.

[Interpretation]

M. Camu: A ce stade-ci, je crois que M. Barnett explique le point qui inquiétait quelques membres au cours de nos discussions, soit le rapport entre le maître et le pilote parce qu'il est question de sécurité ou lorsque quelque chose ne va pas à bord.

Nous reconnaissons que votre amendement ne soit pas parfait, en d'autres termes, vous ne spécifiez pas tous les cas, il y en a trop, mais c'est certainement plus clair, car il n'y avait rien auparavant d'aussi précis. Je conviens que dans les règlements, vous pouvez spécifier quantité de points qui doivent être faits par l'Administration, étant donné qu'elle connaît mieux les eaux de l'endroit que quiconque.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, je pense avoir présenté plus tôt, en ce qui concerne les pilotes, les suggestions proposées un nouveau paragraphe (2) à l'article 34 mais on s'est mis d'accord sur un point que si ce point avait une validité il devrait être apparent. Je pense que cela a été soulevé réellement par M. Laflamme, mais d'autres l'ont également soulevé. Je vais mettre ce que les pilotes nous ont suggéré.

Lorsqu'un navire dans les zones de pilotage obligatoires a à son bord un pilote licencié et détenteur d'un certificat de pilotage, le pilote licencié pilotera le navire. C'est ce que j'ai appelé plus tôt, d'une manière assez irrévérencieuse sans doute la hiérarchie qui s'applique entre ces deux classes de personnes. En un sens je pense probablement que le nouvel article 34 suggéré le couvre en ce sens qu'un pilote licencié, tandis que la conduite d'un navire et des responsables envers le capitaine pour la navigation sur des navires, et depuis que l'autre, le détenteur du certificat de pilotage par force étant un employé de ce navire et responsable envers le capitaine, je suppose en ce sens que le paragraphe (2) du nouvel article 34 rendra les deux subordonnés au capitaine et qu'il pourra choisir parmi eux.

Peut-être que mon interprétation est erronée, mais qu'elle soit juste ou erronée c'est la question avec laquelle nous sommes confrontés et je pense que si nous nous occupons de cela, nous contournerons la question qui ennuyait M. Laflamme et les pilotes et moi-même et d'autres précédemment.

M. Macgillivray: Oui monsieur, plus tôt j'ai suggéré que ceci serait peut-être le temps approprié pour le discuter et peut-être que nous apprendrons de M. Laflamme s'il estime que la situation est couverte d'une manière adéquate ici lorsqu'on dit clairement que le capitaine est à tout moment à la commande du navire et qu'il est implicite qu'il peut désigner laquelle de ces deux personnes sera en charge de la navigation.

M. Laflamme: Je crois, monsieur le président, que l'explication a déjà été donnée par M. Camu en ce qui concerne les règlements qui devront être mis en vigueur par les autorités locales. Je pense que nous pourrions faire confiance aux autorités locales sur le fait que les problèmes qui pourraient se produire et bien d'autres que nous ne pensons pas être corrects pourraient être résolus maintenant par les règlements qui devront être mis en vigueur par les autorités. Je suis confiant qu'en ce moment l'autorité locale devra travailler sur ces questions.

[Texte]

The Chairman: Shall the amendment carry?

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I just ask this by way of a final question, and a rather intriguing question that has puzzled us of Mr. Macgillivray. I suppose that in no way would you ever want to take complete control of the ship from the fellow who has taken it for thousands of miles here and there and everywhere on the globe?

You may put somebody aboard who can tell him how he can best get into a certain port, but the ultimate responsibility must be that of the master.

Captain Latter: Yes sir, and this is the law at all times. The master is the person ultimately responsible, the person who has the decision as to how the ship will be run.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 16 as amended agreed to.

On Clause 17—*Suspension of licence*

Mr. McCleave: This was left open for reasons that I fail to recall, but it certainly was left open. Was there something to be brought in on it?

The Chairman: Shall Clause 17 carry?

Mr. McCleave: The pilots have suggested a new Clause 17(5). Is that the purpose? It would read: Notwithstanding the above provisions of this section, An authority shall not suspend a licence in cases where shipping casualty is that expression defined in Part VIII of the Canada Shipping Act. Was that the reason we held it open? I really do not know. I cannot recall.

Mr. Macgillivray: During the discussion this afternoon I was under the impression that that suggestion was dropped because there was to be some alternative amendment giving the hearing officer the power to summon witnesses. We will come to this under Clause 18.(4).

Mr. McCleave: All right.

Clause 17 agreed to.

On Clause 18—*Hearings*

• 2145

The Chairman: We have two amendments.

Mr. Deachman: I move that Clause 18 be amended by adding immediately following line 10 on page 15 the following:

(4) The Authority has, in relation to any hearing before it, all the powers of a commissioner under Part I of the Inquiries Act.

And by renumbering subclause (4).

Amendment agreed to.

The Chairman: We have another amendment.

[Interprétation]

Le président: Est-ce que l'amendement est adopté?

M. McCleave: Monsieur le président, est-ce que je pourrais demander ceci comme question finale, et c'est une question plutôt intrigante qui nous a embarrassés. Je suppose que vous ne voudriez en aucune manière prendre le contrôle complet du navire de la personne qui l'a eu pendant des centaines de milles ici et là?

Vous pouvez mettre quelqu'un à bord qui lui sera comment il peut de la meilleure manière entrer dans un certain port. Mais la responsabilité dernière doit être celle du capitaine.

M. Latter: Oui monsieur, et c'est la loi en tout temps. Le capitaine est la personne responsable en dernière analyse, la personne qui a le pouvoir de décider comment le navire sera conduit.

Le président: Est-ce que l'amendement sera adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 16 tel qu'amendé est adopté.

L'article 17. *Suspension de brevet*

M. McCleave: Cette question a été laissée ouverte pour des raisons dont je ne me souviens pas, mais elle est certainement restée en suspens. Est-ce qu'il y a quelque chose qui a été apportée la concernant?

Le président: L'article 17 sera-t-il adopté?

M. McCleave: Les pilotes ont suggéré un nouveau paragraphe (5) pour l'article 17. Est-ce le but? Il se lirait ainsi: En dépit des dispositions précédentes de cet article, une autorité ne devra pas suspendre un permis dans les cas où une perte à la navigation est l'expression définie dans la partie VIII de la Loi sur la marine marchande du Canada. Est-ce que c'est cela la raison pour laquelle nous l'avons maintenu ouvert? Je ne le sais vraiment pas. Je ne me rappelle pas.

M. Macgillivray: Durant la discussion de cet après-midi j'ai eu l'impression que cette suggestion a été abandonnée parce qu'il devait y avoir un autre amendement donnant aux fonctionnaires chargés de l'audience le pouvoir d'appeler des témoins. Nous aborderons ceci au paragraphe (4) de l'article 18.

M. McCleave: Très bien.

L'article 17 est adopté.

L'article 18. *Audiences.*

Le président: Nous avons deux amendements.

M. Deachman: Je propose que l'article 18 soit modifié en insérant immédiatement après la ligne 10 à la page 15 ce qui suit:

(4) L'autorité a relativement à toute audience tous les pouvoirs de commissionnaire en vertu de la partie 1 de la loi sur les enquêtes.

et en numérotant de nouveau le sous-alinéa (4).

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons un autre amendement.

[Text]

Mr. Rock: I move that Bill C-246 be amended by striking out line 15 on page 15 and substituting the following:

pursuant to section 15, 17 or 19 may, after a... and it continues on as it was.

The Chairman: Shall the amendment carry?
Amendment agreed to.

Mr. McCleave: What is the purpose of adding the section 15? You mentioned: "pursuant to section 15, 17 or 19."

The Chairman: Mr. Macgillivray.

Mr. Macgillivray: It broadens the opportunities for appeal, that is what it does.

Mr. McCleave: Does it?

Mr. Macgillivray: Yes, sir. The thing is that in subclause (4), now numbered (5), as it reads on page 15 at line 15 there is only an appeal provided when a licence has been suspended or cancelled under Clauses 17 or 19. This should also extend to the conditions under Clause 15 where a licence may be denied and a licence of a lesser grade issued. It is more complete.

The Chairman: Shall the amendment carry?
Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 18 as amended carry.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I ask this question. I take it we are still satisfied with the procedure where the pilot has his option. He can either go to the Federal Court by way of the prerogative writs or to the Minister by way of the specific right of appeal or review that is set forth in the new subclause (5). This we agree to as a matter of principle.

Mr. Macgillivray: Yes, sir. He has the alternative. If he elects to go to the Minister, the bill does not provide for an appeal to the Federal Court.

Mr. McCleave: On very sound ground that if you provide for an appeal to the Federal Court, then it might knock out the *certiorari* appeal which would be an earlier new step.

Mr. Macgillivray: Certainly when we discussed this previously I mentioned that we would be prepared to consider adding a provision here, providing specifically for an appeal to the Federal Court, but this would raise complications in that it might clutter up the Federal Court with a great many cases of the type that are not required. It might overload the Federal Court with cases. Also, if we were to provide that, we would have to further amend this subclause (4)—now (5) by providing that the Minister must hold a hearing. It is just not feasible that the Minister would hold a hearing. He will conduct only a review of the paperwork of the case.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I agree entirely. I do not think that a Federal Court judge should be asked to put himself in the position of a pilotage authority or some-

[Interpretation]

M. Rock: Je propose que le bill C-246 soit modifié en supprimant la ligne 15 à la page 15 et en la remplaçant par ce qui suit:

conformément à l'article 15, 17 ou 19 peut après un...

et ainsi de suite.

Le président: L'amendement est-il adopté?
L'amendement est adopté.

M. McCleave: Quel est le but d'insérer l'article 15? Vous avez mentionné: «conformément à l'article 15, 17 ou 19.»

Le président: Monsieur Macgillivray.

M. Macgillivray: Cela élargit les occasions d'appel.

M. McCleave: Vraiment?

M. Macgillivray: Oui. Le fait est que le sous-alinéa 4 maintenant numéroté (5), dans son libellé actuel à la page 15 ligne 15 il n'y a seulement droit d'appel lorsqu'un brevet a été suspendu ou annulé en vertu des articles 17 ou 19. Cela devrait s'étendre aussi aux conditions en vertu de l'article 15 ou on peut refuser un brevet et où on peut attribuer un brevet de classe inférieure. C'est plus complet ainsi.

Le président: L'amendement est-il adopté?
L'amendement est adopté.

Le président: L'article 18 ainsi modifié est adopté.

M. McCleave: Monsieur le président, puis-je poser une question. Je suppose que nous avons conservé le procédé où le pilote avait un choix. Il peut en appeler à la Cour fédérale par voie de prérogative royale ou au ministre par voie du droit d'appel stipulé dans le nouveau sous-alinéa (5). Nous sommes d'accord en principe.

M. Macgillivray: Oui, il a le choix. S'il choisit d'aller au ministre le bill ne prévoit pas d'appel à la Cour fédérale.

M. McCleave: Pour la bonne raison que si vous prévoyez un appel à la Cour fédérale, cela annulerait l'appel *certiorari* qui serait une nouvelle mesure.

M. Macgillivray: Lorsque nous avons discuté de cette question j'ai dit que nous pourrions songer à ajouter une disposition ici prévoyant spécifiquement un appel à la Cour fédérale, mais que cela soulèverait des complications en surchargeant la Cour fédérale d'un grand nombre de cas du genre qui ne sont pas requis. De plus, si nous prévoyons cela il nous faudrait amender le sous-alinéa (4) maintenant (5) en prévoyant que le ministre doit entendre une audience. Ce n'est pas possible que le ministre entende une audience. Il ne passera en revue que le compte rendu de la cause.

M. McCleave: Monsieur le président, je suis entièrement d'accord. Je ne crois pas qu'un juge de la Cour fédérale doit prendre position en tant qu'autorité en ce qui

[Texte]

body with expertise in that field and make decisions that others are more competent, and by lifetime training, qualified to carry out.

Clause 18 as amended agreed to.

The Chairman: Now we shall go back to Clause 42.

An hon. Member: Clause 34.

The Chairman: Clause 34 was carried. We are going back to Clause 42.

Mr. Macgillivray: The amendment to Clause 34 has been carried.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, just as small correction on Clause 41. In the French text there is a word that does not work at all on line 31—this is just for the record. I should read the phrase in French—Clause 41, line 31. "...qui aurait pu connaître de l'infraction..."

The word should be out completely.

The Chairman: Mr. McCleave.

• 2150

Mr. McCleave: Mr. Chairman, my question concerns Clause 42(a) only and it is the pilots concern about setting some kind of equivalent standards between the licence and the certificate. I do not know quite how to deal with it. I have thought about it for about two hours and I have not come up with any formula and I cannot suggest one. It is late at night, but I think I know what they are getting at. They are a little bit concerned, of course, that the whole operation of this act may tend to decrease their business or somehow debase them in the scheme of maritime things and I wondered if the witnesses themselves have given any thought to this problem that is on the mind of the pilots about minimum qualifications?

M. Trudel: Avant d'engager la discussion, M. Camu a enlevé une ligne, si j'ai bien compris, à l'article 41.

M. Camu: Un mot, le mot «de».

M. Trudel: J'avais compris toute la ligne.

M. Camu: Si vous y laissez le mot «de» ça ne marche pas.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous n'avons pas besoin d'amendement, nous faisons la correction, monsieur Trudel.

M. Trudel: Parfait.

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, as we have already agreed to an amendment to Clause 15(1), if I recall, the proposal made by the pilots does not apply to Clause 42. We had stood Clause 42 until we had agreed on an amendment to Clause 15(1) and as the amendment to Clause 15(1) has been passed, there is no problem with Clause 42.

The Chairman: Mr. Barnett.

[Interprétation]

concerne le pilotage ou prendre la place de quelqu'un qui est expert dans ce domaine de prendre des décisions que des personnes plus compétentes par leur expérience pourraient prendre.

L'article 18 tel que modifié est adopté.

Le président: Retournons à l'article 42.

Une voix: L'article 34.

Le président: L'article 34 a été adopté. Nous retournons à l'article 42.

M. Macgillivray: L'amendement à l'article 34 a été adopté.

M. Trudel: Monsieur le président, une simple correction à l'article 41. Dans le texte français il y a un mot à la ligne 31 qui ne convient pas du tout. Je vais lire la ligne en français article 41, ligne 31. "That would have had cognizance of the offence..."

Le mot d'une doit être éliminé.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, ma question porte sur l'article 42 (a) seulement et les pilotes se préoccupent de l'établissement de certains genres de normes équivalentes entre le brevet de pilotage et le certificat. Je ne sais pas trop bien comment traiter cette question. J'y ai pensé durant deux heures et je n'ai pas trouvé de formule, je ne peux non plus en proposer une. Il est tard, mais je pense savoir où ils veulent en venir. Bien entendu, ils se préoccupent un peu de ce que toute l'application de cette loi peut tendre à restreindre leurs activités ou d'une certaine façon les mettre dans un état d'infériorité dans le cadre des activités maritimes, et je me demande si les témoins eux-mêmes ont réfléchi à ce problème qui préoccupe les pilotes en ce qui concerne les conditions minimales?

Mr. Trudel: Before starting the discussion, Mr. Camu has deleted one line in clause 41.

Mr. Camu: One word, the word "of".

Mr. Trudel: I thought it was the whole line.

Mr. Camu: If you leave the word "of" therein it does not make sense.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We do not need an amendment, we are making the correction, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Alright.

M. Laflamme: Monsieur le président, puisque nous avons déjà approuvé une modification à l'article 15, paragraphe (1), si je m'en souviens bien, la proposition faite par les pilotes ne s'applique pas à l'article 42. Nous avons mis l'article 42 en réserve jusqu'à ce que nous ayons approuvé une modification à l'article 15(1) et, comme la modification à l'article 15(1) a été adoptée, il n'y a pas de problème en ce qui concerne l'article 42.

Le président: Monsieur Barnett.

[Text]

Mr. Barnett: The concern seems to be that the minimum qualifications be not lesser for pilotage certificates than for a licence. I have read that Clause 42(a) several times and, as I read it, the minimum qualifications, the way it is written, would be the same. Is this right or can there be two sets of minimum qualifications?

Mr. McCleave: Mr. Chairman, while that answer is being prepared I have talked to some of the pilots and I am told that my colleague is quite right that they are happy because of the change in Clause 15(1). I, therefore, withdraw any objections I might have to Clause 42(a).

Clause 42, as amended, agreed to.

The Chairman: So, we are back on Clause 9.

Mr. Trudel: There was a question raised, Mr. Chairman. There was no answer to Mr. Barnett.

Mr. McCleave: Mr. Barnett should get an answer to his question.

The Chairman: Oh, I am sorry, Mr. Barnett.

Mr. Barnett: As I read it, it says, "minimum qualifications that he shall meet before he is issued a licence or a pilotage certificate". As I read it, that means there would be one set of minimum qualifications which would apply to either. They would have to meet prior to the issuance of either of those certificates and I am just wondering whether I understand it as do the people who have been involved in the drafting of it.

Mr. Macgillivray: Well, there is provision in Clause 14(1) for the regional authority to establish minimum qualifications relating to local knowledge, etc., and provision in Clause 42(a) for the Governor in Council to establish minimum qualifications in respect of navigational certificates, experience at sea, age and health. Now about the health standards, there is no question. They should be uniform and so probably should be the age standards.

Regarding the question of navigational certificates and experience at sea, we are at present operating under conditions in which the standards in this respect vary from pilotage district to pilotage district and I think this is quite satisfactory. For instance, you do not want a deep sea certificate for a pilot in the Great Lakes; you want an inland waters certificate or the type of certificate that the ordinary ships are using there. So there can be variations in these standards, according to the part of Canada where they are being applied.

• 2155

Mr. Barnett: I understand that, but in any given part of Canada, are the minimum standards the same for both a licensed pilot and the person who is going to get a pilotage certificate? This is the question, not whether they may vary from region to region.

Mr. Macgillivray: This will again depend on the circumstances. I should think, for instance, the standards

[Interpretation]

M. Barnett: On semble se préoccuper du fait que les conditions minimales ne doivent pas être plus réduites pour les certificats de pilotage que pour un brevet. J'ai lu cet article 42(a) plusieurs fois et vu la façon qu'il est écrit, les conditions minimales seraient les mêmes. Est-ce exact, ou pourrait-il y avoir deux ensembles de conditions minimales?

M. McCleave: Monsieur le président, on dit que l'on prépare la réponse, j'ai parlé à certains des pilotes et on me dit que mon collègue a raison et qu'ils sont satisfaits de la modification à l'article 15(1). Par conséquent, je retire toute objection que j'aurais pu avoir contre l'article 42(a).

L'article 42, tel qu'il est modifié est adopté.

Le président: Ainsi, nous revenons à l'article 9.

M. Trudel: Une question a été soulevée. Aucune réponse n'a été donnée à M. Barnett.

M. McCleave: Une réponse devrait être donnée à M. Barnett.

Le président: Je m'excuse, monsieur Barnett.

M. Barnett: D'après ce que je lis il y est stipulé: «les conditions minimales qu'il doit remplir avant qu'un brevet ou un certificat de pilotage lui soit délivré». D'après ce que je lis, cela signifie qu'il y aurait un ensemble de conditions minimales qui s'appliqueraient à l'un ou à l'autre. Elles devront être remplies avant que l'un ou l'autre de ces certificats soit délivré et je me demande si je le comprends comme les gens qui ont participé à sa rédaction.

M. Macgillivray: A l'article 14(1) il y a une disposition prévoyant que l'autorité locale établisse les conditions minimales qui ont trait à la connaissance de la région, et à l'article 42(a) une disposition prévoyant que le gouverneur en conseil établisse les conditions relatives aux certificats de navigation, aux états de services en mer, à l'âge et à l'état de santé. Or, au sujet des normes d'état de santé, il n'y a pas de problème, elles devraient être uniformes et c'est probablement le cas des normes concernant l'âge.

En ce qui concerne la question de certificats de navigation et d'états de services en mer, nous agissons actuellement en vertu de conditions suivant lesquelles les normes en vigueur dans ce domaine varient d'un district de pilotage à l'autre, et je pense que c'est tout à fait satisfaisant. Par exemple, vous ne voulez pas de certificats de navigation en haute-mer pour un pilote dans Grands lacs, vous voulez des certificats de navigation dans les eaux intérieures ou le type de certificats que les navires d'ordinaire utilisent là. Par conséquent il peut y avoir des variations dans ces normes, suivant la région du Canada où elles sont appliquées.

M. Barnett: Je comprends, mais dans toute partie donnée du Canada, est-ce que les normes minimales si bien pour le pilote licencié que pour une personne qui obtient un certificat de pilotage sont les mêmes? C'est la question et non si elles peuvent varier d'une région à l'autre.

M. Macgillivray: Cela dépendra de nouveau des circonstances. Je penserais, par exemple, que les normes

[Texte]

respecting age where we want a new entrant pilot to be not above a certain age should not apply to a person who is continuing to act as mate of a ship or master of a ship and who demonstrates his knowledge. There probably should be a maximum age but not a minimum age.

Clause 42 agreed to.

The Chairman: Now we are back to Clause 9.

Clause 9 agreed to.

Schedule agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill, as amended?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McCleave: I move that the Committee order a reprint of Bill C-246, as amended, for distribution to members of Parliament.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Order please.

Mr. McCleave: On a question of privilege, could I just say it has been a great example of what we can do with our parliamentary committee system. We have had a great deal of freedom and leeway here. We have had excellent witnesses. We have had excellent representations from the various groups: the pilots, the Marine Association, and the Shipping Federation. It is one of those occasions when one gets extraordinary satisfaction out of being a member of Parliament.

Some hon. Members: Hear. Hear.

The Chairman: I would like to thank all the members, the witnesses—Dr. Camu and the other officials—and everybody in the audience.

Dr. Camu: I would like to thank the members of Parliament and yourself, Mr. Chairman. It has been a very interesting experience for us as well.

The Chairman: Gentlemen, there will be no meeting on Tuesday. We will adjourn to the call of the Chair.

[Interprétation]

concernant l'âge que vous voulez qu'un nouveau pilote ne dépasse pas, ne s'appliquerait pas à une personne qui continue de travailler en tant que matelot d'un navire ou quartier maître et qui fait preuve de connaissance. Probablement il devrait y avoir un âge maximum mais d'âge minimum.

L'article 42 adopté.

Le président: Maintenant nous revenons à l'article 9.

L'article 9 est adopté.

L'annexe est adoptée.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du bill tel qu'amendé?

Des voix: Oui.

M. McCleave: Je propose que le comité ordonne une réimpression du Bill C-246 tel qu'amendé, pour être distribué aux membres du Parlement.

Des voix: D'accord.

Le président: Silence je vous prie.

M. McCleave: Une question de privilège, pourrais-je simplement dire que cela était un grand exemple de ce que nous pouvons faire grâce à notre système de comité parlementaire. La liberté et la tolérance furent grand. Nous avons eu d'excellents témoins. Nous avons eu d'excellentes présentations de divers groupes: les pilotes, l'association marine, la Fédération de navigation. C'est l'une de ces occasions où l'on sent une extraordinaire satisfaction d'être membre du Parlement.

Des voix: Bien, bien.

Le président: Je voudrais remercier tous les membres, les témoins, M. Camu et les autres fonctionnaires et toutes les personnes du public.

M. Camu: Je voudrais remercier les membres du Parlement et vous-même, monsieur le président. Ce fut une expérience très intéressante pour nous tous.

Le président: Messieurs, il n'y aura pas de séance mardi. Nous ajournons jusqu'à convocation de la présidence.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, June 10, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 18

Le jeudi 10 juin 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-240, An Act to amend
the Post Office Act

CONCERNANT:

Bill C-240, Loi modifiant la Loi sur les postes

APPEARING:

Honourable Jean-Pierre Côté,
Minister without portfolio

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Pierre Côté,
Ministre sans portefeuille

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Barnett	Dinsdale
Breau	Forget
Comeau	Godin
Cullen	Howe
Deachman	Leblanc (<i>Laurier</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

McCleave	Rock
McGrath	Thomas (<i>Maisonneuve</i>)
McNulty	Thomas (<i>Moncton</i>)
Orlikow	Trudel—(20)

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On June 9, 1971:

Messrs. Dinsdale, Comeau, Orlikow and Thomas (*Maisonneuve*) replaced Messrs. Noble, Southam, Skoberg and Major.

On June 10, 1971:

Mr. Cullen replaced Mr. Duquet
Mr. McNulty replaced Mr. Laflamme

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 9 juin 1971:

MM. Dinsdale, Comeau, Orlikow et Thomas (*Maisonneuve*) remplacent MM. Noble, Southam, Skoberg et Major.

Le 10 juin 1971:

M. Cullen remplace M. Duquet
M. McNulty remplace M. Laflamme

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, June 2, 1971

Ordered,—That Bill C-240, An Act to amend the Post Office Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 2 juin 1971

Il est ordonné,—Que le Bill C-240, Loi modifiant la Loi sur les postes, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 11, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, June 2, 1971, your Committee has considered Bill C-240, An Act to amend the Post Office Act and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 4

Strike out line 2 on page 5 and substitute the following therefor:

"of Commons; or

(c) the Parliamentary Librarian or the Associate Parliamentary Librarian."

Clause 6

Delete Clause 6 on page 6, and substitute the following therefor:

"6. Section 19 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

19. *Letters, books, tapes, records and other similar materials* for the use of the blind may be sent free of postage in accordance with the regulations and the Governor in Council may make further regulations providing for compensation to be paid to the Canada Post Office for the transmission by post of such letters, books, tapes, records and materials."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-240, as amended for the use of the House of Commons, at the Report stage pursuant to Standing Order 75(2).

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 18*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

H.-Pit Lessard

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 11 juin 1971

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 2 juin 1971, le Comité a étudié le Bill C-240, Loi modifiant la Loi sur les postes et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 4

Retrancher la ligne 5, à la page 5 et la remplacer par ce qui suit:

«ou l'autre; ou

c) au bibliothécaire parlementaire ou au bibliothécaire parlementaire associé ou par l'un ou l'autre.»

Article 6

Retrancher l'article 6, à la page 6, et le remplacer par ce qui suit:

«6. L'article 19 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

19. Les lettres, livres, bandes magnétiques, disques et autres objets semblables à l'usage des aveugles peuvent être envoyés francs de port en conformité des règlements et le gouverneur en conseil peut établir d'autres règlements prévoyant l'indemnité à verser aux postes canadiennes pour la transmission par la poste de ces lettres, livres, bandes magnétiques, disques et objets.»

Le Comité a ordonné la réimpression du Bill C-240 tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport, en application de l'article 75(2) du Règlement.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce bill (*fascicule n° 18*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, June 10, 1971

(35)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 2:40 p.m. The Chairman, Mr. Lessard, presided.

Members present: Messrs. Breau, Cullen, Deachman, Dinsdale, Forget, Lessard (*La Salle*), McGrath, McNulty, Orlikow, Rock, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel (*London East*)—(13).

Also present: From the Senate, Senator Denis.

Appearing: The Honourable J. P. Côté, Postmaster General.

Witnesses: Mr. J. A. H. Mackay, Deputy Postmaster General and Mr. F. Pageau, Director, Rates and Classification.

The Committee had for consideration Bill C-240, An Act to amend the Post Office Act.

Honourable J. P. Côté, Postmaster General, made a brief opening statement.

Members questioned the witnesses.

Clause 1 and Clause 2 were carried.

Clause 3 was carried on the following division: YEAS: Messrs. Breau, Cullen, Deachman, Forget, Rock, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London East*)—(8); NAYS: Messrs. Dinsdale, McCleave, Orlikow—(3).

On Clause 4 Mr. Trudel moved:

That Bill C-240 be amended by striking out line 2 on page 5 thereof and by substituting therefor the following:

"of Commons; or

(c) the Parliamentary Librarian or the Associate Parliamentary Librarian."

Motion carried.

Clause 4 as amended carried.

Clause 5 was carried.

On Clause 6, it was moved by Mr. Forget that Clause 6 be deleted and the following substituted therefor:

"6. Section 19 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

19. *Letters, books, tapes, records and other similar materials* for the use of the blind may be sent free of postage in accordance with the regulations and the Governor in Council may make further regulations providing for compensation to be paid to the Canada Post Office for the transmission by post of such letters, books, tapes, records and materials."

Motion carried.

Clause 6 as amended carried.

Clauses 7, 8 and 9 were severally carried.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 10 juin 1971

(35)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 2 h 40. Le président, M. Lessard occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Cullen, Deachman, Dinsdale, Forget, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Orlikow, Rock, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Également présent: Le sénateur Denis.

Comparaît: L'honorable J. P. Côté, ministre des Postes.

Témoins: M. J. A. H. Mackay, sous-ministre des postes et M. F. Pageau, directeur, tarif et classification.

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-240, Loi modifiant la Loi sur les postes.

L'honorable J. P. Côté, ministre des Postes fait une brève déclaration.

Les témoins répondent aux questions des députés.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

L'article 3 est adopté de la façon suivante: En faveur: MM. Breau, Cullen, Deachman, Forget, Rock, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(8); Contre: MM. Dinsdale, McCleave, Orlikow—(3).

Au sujet de l'article 4, M. Trudel propose que le Bill C-240 soit modifié par le retranchement de la ligne 5, à la page 5, et son remplacement par ce qui suit:

«ou l'autre; ou

c) au bibliothécaire parlementaire ou au bibliothécaire parlementaire associé ou par l'un ou l'autre.»

La motion est adoptée.

L'article 4 est adopté tel que modifié.

L'article 5 est adopté.

Au sujet de l'article 6, M. Forget propose que l'article 6 soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

6. L'article 19 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(19) Les lettres, livres, bandes magnétiques, disques et autres objets semblables à l'usage des aveugles peuvent être envoyés francs de port en conformité des règlements et le gouverneur en conseil peut établir d'autres règlements prévoyant d'autres indemnités à verser aux postes canadiennes pour la transmission par la poste de ces lettres, livres bandes magnétiques, disques et objets.»

La motion est adoptée.

L'article 6 est adopté tel que modifié.

Les articles 7, 8 et 9 sont adoptés séparément.

The Title was carried.

The Bill as amended was carried.

The Chairman was instructed to report the Bill.

On motion of Mr. Breau, it was agreed that Bill C-240 be reprinted.

At 4:50 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté tel que modifié.

On demande au président de faire rapport du bill.

M. Breau propose et il est convenu que le Bill C-240 soit réimprimé,

A 4 h 50 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 10, 1971

• 1440

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, we will have a quorum in a minute but I believe we can start.

We have for study this afternoon, Bill C-240, An Act to amend the Post Office Act. I believe, Mr. Minister, you have no report to make, but perhaps it would be appropriate if you would make a few opening remarks while we wait for a quorum.

M. Jean-Pierre Côté (Ministre sans portefeuille): Je crois, monsieur le président, que j'ai eu l'occasion, lors de la clôture du débat en deuxième lecture, de faire certains commentaires et de répondre à peu près à toutes les questions qui m'ont alors été posées. C'est toujours assez impressionnant pour un ministre de comparaître devant un comité de la Chambre, parce qu'il sait qu'ici les questions sont beaucoup plus directes qu'elles ne peuvent l'être à la Chambre des communes.

Je crois qu'au fur et à mesure que nous progresserons dans le débat, nous pourrons donner les détails concernant ce bill. Un groupe de hauts fonctionnaires de mon ministère m'accompagne; ces messieurs sauront certainement vous fournir plus de détails si nécessaire.

Le président: Merci beaucoup de vos brèves remarques monsieur le ministre. Auriez-vous l'amabilité de nous présenter votre personnel, en commençant immédiatement à votre droite.

M. Côté: M. Mackay, mon sous-ministre; he will introduce the rest.

Mr. J. A. H. Mackay (Deputy Postmaster General): We have with us Mr. Gordon Sinclair, Assistant Deputy Minister, Mr. Boughner our Director General of Finance, Mr. Fred Pageau, Directeur of Postal Rates and Classifications, Mr. J. G. Fultz who is Director of Coding and Mechanization, Mr. Tony Young, Planning Department, and Mr. R. D. Myers, Director of Postal Services.

The Chairman: Gentlemen, it is always a practice that we withstand Clause 1 for the last item on the bill. We will now move on to Clause 2.

On Clause 2—Other rates

The Chairman: Clause 2 is now open for discussion.

Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: I would presume, as is the custom at Committee stage, that it might be permitted to deal with problems generally with respect to the Post Office Department, in as much as we are amending the Post Office Act for the second time in the last two years and we have not had a chance, really, to get into some of the deeper implications of the obvious problems that have

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 10 juin 1971.

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous avons quorum dans quelques minutes mais je crois que nous pouvons ouvrir la séance.

Nous avons à l'étude cet après-midi, le projet de loi C-240, Loi modifiant la Loi sur les postes. Je crois, monsieur le ministre, que vous n'avez aucun rapport à présenter mais qu'il serait peut-être adéquat si vous formuliez quelques remarques d'ouverture durant que nous attendons d'avoir le quorum.

The Hon. Jean-Pierre Côté (Minister without portfolio): I believe, Mr. Chairman, that I had the opportunity, at the time of the ending of the debates at the second reading, to present various comments and to answer to almost all questions which have been asked at that time. It is always quite impressive for a minister to give testimony in front of a committee of the House, because he does know that here, questions will be more direct that they could be in the House of Commons.

I believe that we will be able, all along the discussion that we will have on this Bill, to supply all details regarding this bill. A certain number of officials of my department are with me this afternoon; these gentlemen will most probably be able to supply you with all necessary details.

The Chairman: Thank you very much for your really brief comments, Mr. Minister. Would be good enough to introduce your officials, starting at your immediate right.

Mr. Côté: Mr. Mackay, my deputy minister; ce dernier va vous présenter les autres hauts fonctionnaires.

M. J. A. H. Mackay (sous-ministre des Postes): Nous accompagnent cet après-midi, M. Gordon Sinclair, sous-ministre adjoint, M. Boughner, directeur général des Finances, M. Fred Pageau, directeur des tarifs et de la classification, M. J. G. Fultz, directeur du codage et de la mécanisation, M. Tony Young, de la direction de la planification et M. R. D. Myers, directeur du service et des normes.

Le président: Messieurs, il est de tradition de réserver l'article 1 pour en faire l'étude à la fin complète de l'étude article par article du projet de loi. Nous passons maintenant à l'article 2.

L'article 2—Autres tarifs

Le président: Nous passons maintenant à la discussion de l'article 2.

Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Je présume, comme c'est la tradition lors de l'étude en Comité d'un projet de loi, qu'il est peut-être permis de traiter de problèmes d'ordre général qui ont trait au ministère des Postes, puisque nous sommes à modifier la Loi sur les postes pour la deuxième fois au cours des deux dernières années et que nous n'avons vraiment pas eu l'occasion d'étudier en profondeur les

[Text]

revolved around the Post Office Department to an increasing extent during the past three or four years.

The Postmaster General has indicated that there was discussion at second reading in the House, but I think while we have this important matter before the Committee and while we have a large representation of officials from the Post Office Department it would be helpful if we had an opportunity to clear up a lot of misunderstandings with respect to the current direction of Post Office policy.

The Minister, in his introduction of this legislation at second reading stage, referred to the fact that there has been a loss of public confidence in the Post Office Department in recent years and I think everyone would agree with him in this respect. This is a matter of some concern to the members of Parliament, of course, but also to the people of Canada generally, because I suppose there is no other area of government operation that touches every Canadian as intimately as does the Post Office Department. It is my impression that the attempt to downgrade the functioning of the Post Office Department in recent years has been largely responsible for this lack of public confidence. We have just approved another bill in the House which restores the Postmaster General to his full status.

An hon. Member: Reincarnation.

• 1445

Mr. Dinsdale: Reincarnation in that regard. So this is moving in the right direction. But to get the discussion going I would like to raise a few questions that no doubt we can get some specific answers to at this time.

The first question is fundamental. It arises from a statement that the Minister made when he visited the United Kingdom recently to investigate recent changes that have been made in that country with respect to the functioning of the postal service there. I have a newspaper clipping arising from that visit which indicates that it is the Postmaster General's intention to adopt the United Kingdom...

Mr. Deachman: Mr. Chairman, may I raise a point of order here. I thought we were here to deal with the bill and the clauses of the bill this afternoon and we seem to be launching into an examination of the estimates of the department. It seems to me that we can ask all kinds of questions about what goes on in the Post Office Department when we have them before us for estimates and cover the ground thoroughly.

When we come to a bill, I do not see that we should be fooling around this way. I think we ought to address ourselves to these clauses, find out what we need to know about them and carry them or defeat them, as the case may be.

[Interpretation]

répercussions découlant des problèmes les plus évidents qui découlent de l'exploitation du ministère des Postes d'une façon de plus en plus pressante au cours des trois ou quatre dernières années.

Le ministre des Postes a mentionné tout à l'heure qu'il y avait eu discussion de ce projet de loi lors de sa présentation en deuxième lecture à la Chambre, mais je crois que puisque nous avons ce sujet important à discuter en Comité et que nous avons l'occasion de rencontrer un nombre important de hauts fonctionnaires du ministère des Postes, il serait vraiment utile si nous avions l'occasion d'éclaircir un grand nombre d'incompréhensions qui ont trait à l'orientation actuelle des lignes de conduite en vigueur au ministère des Postes.

Le ministre, lorsqu'il a présenté ce projet de loi en deuxième lecture, s'est reporté au fait qu'il y avait eu une perte de la confiance du public en général envers le ministère des Postes au cours des quelques dernières années et je crois que tout le monde sera d'accord avec lui à ce sujet. Cette perte de confiance préoccupe certainement les députés mais aussi les citoyens canadiens en général, car je crois qu'il n'y a aucune zone d'exploitation gouvernementale qui touche directement chaque Canadien d'une manière aussi intime que le fait le ministère des Postes. J'ai l'impression que la tentative qui a été faite pour diminuer l'exploitation du ministère des Postes au cours des quelques dernières années a été responsable en majeure partie de cette perte de confiance du public. Nous avons justement adopté un autre projet de loi à la Chambre qui remplace le ministre des Postes dans une situation plus adéquate.

Une voix: Une réincarnation.

M. Dinsdale: De ce point de vue, c'est une réincarnation. Cela est donc un pas dans la bonne direction, mais pour lancer la discussion, j'aimerais poser quelques questions, auxquelles, sans aucun doute, nous recevrons des réponses précises.

La première question est assez fondamentale. Elle découle d'une déclaration que le ministre a faite, après avoir visité le Royaume Uni, récemment, pour étudier les modifications récentes apportées, dans ce pays, en ce qui a trait à l'exploitation de leur service postal. J'ai devant moi une coupure de journal publiée à l'occasion de cette visite et qui mentionne que le ministre des Postes a l'intention d'adopter le système du Royaume Uni...

M. Deachman: Monsieur le président, puis-je faire un appel au règlement. J'ai pensé que nous étions ici cet après-midi pour étudier le projet de loi et les articles de ce projet de loi et il me semble que nous commençons à examiner les prévisions budgétaires du Ministère. Il me semble que nous avons l'occasion de poser toutes les questions touchant l'exploitation du ministère des Postes lorsque ce dernier nous envoie ses représentants lors de l'étude des prévisions budgétaires et qu'à ce moment-là nous pouvons aller au fond de l'affaire.

Lorsque nous en arrivons à l'étude d'un projet de loi, je ne vois pas pourquoi nous devrions nous amuser de cette manière. Je crois que nous devons étudier ces articles, découvrir ce que nous avons besoin de savoir à leur projet et les adopter ou les rejeter selon le cas.

[Texte]

The Chairman: I was just about to ask Mr. Dinsdale the same question that you put to me. I think to be fair, Mr. Dinsdale, we should study clause by clause.

As I have mentioned, we will leave Clause 1 open for the last item to be voted on, but you could speak on the proposed paragraph (h). If there is no question on proposed paragraph (h) we will go down the line.

Mr. Dinsdale: It has always been customary in the House of Commons at committee stage to....

The Chairman: I think this opportunity was given to all the members who were in the House when this bill came up in the House on Second Reading.

Mr. Dinsdale: It has always been customary in the House of Commons, as I was going to say before I was interrupted, to provide an opportunity to members to ask some general questions preliminary...

The Chairman: Do they relate to the bill?

Mr. Dinsdale: Yes. We are amending the Post Office Act and I would presume that the Post Office Act covers all the functions of the Post Office Department.

The Chairman: No, no. We have items specified in the bill, as you can see. You have the bill in front of you...

Mr. Dinsdale: I have the bill in front of me.

The Chairman: ...and all the items specified in those amendments are in the bill now.

Mr. Dinsdale: During the Second Reading stage, it was demonstrated that there is solid opposition to what is the integral part of this legislation, and that is the increase in the rate applied to first-class mail. All the spokesmen from the opposition groups made this point. Several spokesmen stated this at Second Reading stage, Mr. Chairman. This arises from the fact that there is such an abysmal lack of knowledge on the present policy orientation of the Post Office Department...

The Chairman: That is on Clause 3 of the bill, right?

Mr. Dinsdale: I am on Clause 1 of the bill, which is open.

Mr. Deachman: We stood Clause 1 and moved to Clause 2.

Mr. Dinsdale: Surely Clause 1 is still open until such time as we approve, so I am speaking with respect to Clause 1. If we hope to get this bill through at all, Mr. Chairman, I do not think we are going to get it by closing off the opportunity by members of the House to clarify some of the areas of misunderstanding.

The Minister made the point the other day that the reason for asking for increases into the cost of mail, at this time for the second time within two years, is due to

[Interprétation]

Le président: J'étais justement pour demander à M. Dinsdale la même question que vous me posez. Je crois qu'en toute justice, monsieur Dinsdale, nous devons étudier le projet de loi article par article.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous laissons l'article réservé jusqu'à la fin de l'étude du projet de loi mais vous pouvez parler au sujet du paragraphe (h). S'il n'y a pas de questions touchant le projet de paragraphe (h), nous allons poursuivre.

M. Dinsdale: Il a toujours été de tradition à la Chambre des communes lors de l'étude d'un projet de loi en comité,...

Le président: Je crois que cette occasion a été fournie à tous les députés qui étaient présents à la Chambre lorsque ce projet de loi a été présenté en deuxième lecture.

M. Dinsdale: Il a toujours été de tradition à la Chambre des communes, comme je voulais le dire avant d'être interrompu, de fournir l'occasion aux députés de poser des questions d'ordre général à titre de préliminaire...

Le président: Est-ce que ces questions se rapportent à ce projet de loi?

M. Dinsdale: Oui. Nous amendons la Loi sur les postes et je présume que la Loi sur les postes couvre le mandat complet du ministère des Postes.

Le président: Non, non. Nous avons des articles précis dans ce projet de loi comme vous pouvez le voir. Vous avez le projet de loi devant vous.

M. Dinsdale: J'ai le projet de loi devant moi.

Le président: Et tous les articles mentionnés dans ces amendements sont inclus au projet de loi actuel.

M. Dinsdale: Lors de la deuxième lecture, il a été prouvé qu'il y avait une opposition très ferme à ce qui semblait être la partie intégrale de ce projet de loi, c'est-à-dire l'augmentation du tarif touchant le courrier de la première classe. Tous les orateurs représentant les groupes de l'opposition ont exprimé cet avis de manière très claire. Plusieurs orateurs l'ont déclaré lors de la deuxième lecture, monsieur le président. Cela découle du fait qu'il y a un tel manque de connaissances touchant l'orientation actuelle des lignes de conduite du ministère des Postes...

Le président: Cela est inscrit à l'article 3 du projet de loi, n'est-ce pas?

M. Dinsdale: Je suis présentement à l'article 1 du projet de loi, qui est réservé.

M. Deachman: Nous avons réservé l'article 1 et nous sommes rendus maintenant à l'article 2.

M. Dinsdale: De toute évidence, l'article 1 est toujours ouvert à discussion jusqu'à ce que nous l'ayons approuvé, donc je parle au sujet de l'article 1. Si nous voulons que ce projet de loi soit adopté, monsieur le président, je ne crois pas que nous réussirons en enlevant aux députés l'occasion de clarifier certains domaines d'incompréhension.

Le Ministre a expliqué l'autre jour que la raison appuyant cette demande d'augmentation des tarifs pré-

[Text]

the growing deficit. When members of Parliament gave approval to the earlier amendments to the Post Office Act, which took place in 1968 and 1969, at that time we were assured that those amendments would deal with the problems of deficits and would be accompanied by improvements in service and policy that would change the whole thrust of the Post Office Department.

• 1450

Now we are faced with further amendments as I understand this bill and according to the Minister's statement the other day, which admits that there has been a further deterioration in public confidence arising from deterioration in the service. I think it would facilitate consideration of the bill, if we had a chance to get some more specific knowledge of where the Post Office department is heading under the direction of a new Minister, a reincarnated or a restored Minister; a Minister with full responsibilities. I was just about to ask a fundamental question, is he contemplating a reorganization on the lines of the United Kingdom system which was a suggestion he made after he had fairly examined that system? Whether members of Parliament give approval to the key point of this legislation, that is the increase in first class postal rates, is going to depend on a more definite knowledge and understanding of the current policy directions of the Minister.

The Chairman: Mr. Côté.

Mr. Côté: I could, perhaps, repeat the speech I made in closing the debate but certainly if you have read that speech, you will see that I clarified quite a few questions that were asked during the debate and I was talking about deficits.

Some members of Parliament thought that before 1963 there were profits in the Post Office, but really, we found when we changed system and paid for all our expenses that we should have paid for before, such as leasing of the buildings or the fringe benefits that were paid to our employees, that if they had to pay for them in those days, there would have been deficits. Now we have changed our accounts system and we are having difficulties.

The last time there was an increase in rates, I am sure the Minister did not say at the time that would take care of deficits for future years and—

Mr. Dinsdale: It is the dawning of the Age of Aquarius really.

Mr. Côté: —I do not say that myself, but I say that the increase in revenue will be in this year, \$37 million, and for next year it will be \$80 million. So we are still going to have a deficit because we forecast a deficit of \$130 million this year and last year we had a deficit of \$120 million even after the increases. However, this was mostly because we lost volume of mail that was close to 6

[Interpretation]

sentement, et pour la deuxième fois en deux ans, découlait d'un déficit sans cesse croissant. Lorsque les députés ont approuvé les amendements antérieurs à la Loi sur les postes, ce qui s'est fait en 1968 et en 1969, à ce moment-là, on nous a assuré que ces amendements permettraient de résoudre les problèmes de déficit et seraient accompagnés d'amélioration dans les services et dans les lignes de conduite qui modifieraient l'exploitation globale du ministère des Postes.

Nous avons devant nous présentement de nouveaux amendements et selon la compréhension que j'ai de ce projet de loi et selon la déclaration du Ministre l'autre jour, dans laquelle il admet qu'il y a eu une nouvelle détérioration de la confiance du public envers le ministère des Postes découlant d'une détérioration dans le service fourni. Je crois qu'il serait particulièrement utile l'étude de ce projet de loi si nous avions l'occasion d'acquiescer certaines connaissances plus précises de l'orientation actuelle du ministère des Postes sous la direction d'un nouveau ministre, un ministre réincarné ou avec une nouvelle vigueur; un ministre ayant des responsabilités globales. Je voulais poser une question très fondamentale, prévoit-il une réorganisation du ministère des Postes en fonction du système des postes du Royaume-Uni ce qui semble être une suggestion qu'il ait présenté après avoir étudié d'une manière assez complète ce système? L'approbation par les députés de la pierre angulaire de ce projet de loi, c'est-à-dire de l'augmentation de ce projet de loi, c'est-à-dire de l'augmentation des tarifs de la première classe, dépendra beaucoup d'une connaissance beaucoup plus précise et d'une compréhension plus détaillée de la politique actuelle du Ministre.

Le président: Monsieur Côté.

M. Côté: Je peux, peut-être, reprendre le discours que j'ai fait à la clôture du débat, mais, de toute évidence, si vous aviez eu l'occasion de lire ce discours, vous auriez vu que j'ai clarifié un nombre assez important de questions qui ont été posées durant le débat et que j'ai traité de la question des déficits.

Certains députés croyaient qu'avant 1963 il y avait des profits réalisés au ministère des Postes, mais, en réalité, nous avons découvert lorsque nous avons modifié le système que nous avons défrayé toutes nos dépenses que nous aurions dû défrayer auparavant, par exemple, la location d'édifices où les avantages sociaux qui étaient versés à nos employés, que s'ils avaient eu à défrayer ces dépenses dans ce temps-là il y aura aussi eu des déficits. Présentement nous avons modifié notre système de comptabilité et nous avons certaines difficultés.

La dernière fois il y avait eu augmentation de tarifs et je suis certain que le Ministre ne l'a pas déclaré à ce moment-là que cela tiendrait compte des déficits des années à venir et...

M. Dinsdale: C'est le début d'un temps nouveau, vraiment.

M. Côté: ...je ne l'ai pas dit moi-même, mais je dis que l'augmentation en revenu sera, cette année, de \$37 millions, et pour l'année suivante elle sera de \$80 millions. Donc nous aurons tout de même un déficit puisque nous prévoyons un déficit de \$130 millions cette année et que l'an dernier nous avons eu un déficit de \$120 millions même après l'augmentation. Toutefois cela découle sur-

[Texte]

per cent, if not more, and mostly because of certain destruction of the postal service during the year 1970, especially the transportation problem in Montreal and the rotating strikes in the summer of 1970.

After problems like that, that keep on going in the Post Office, when the service is certainly not as effective because there are rotating strikes and these kinds of problems, sure there is a lack of confidence from the public and we lose some business, but now I think we are regaining that confidence, we are going after that business and even new business. This is what I was just trying to explain. This is the policy of the government.

Regarding what you want to know about the Crown corporation, I also said in the House, that it was still government policy to look at that case properly and to study it very deeply before any changes come about. It is a matter of government policy and if ever we decide to exchange the department to a Crown corporation it will be announced like any other government policy. So I think that covers what you were asking.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, I appreciate that comment by the Minister because it raises a fundamental point, the problem of a deficit in the Post Office revenues has arisen from lack of efficiency, from a decrease in the volume of business, from work stoppages and so forth because of the lowered morale. Would it not be fair to ask then, with the new policy initiatives and with the new emphasis on efficiency, that it is premature to be asking Parliament and the public of Canada for further increases in postal rates, which apply to the most fundamental source of communication in the country at this time, until such time as it can be demonstrated that the new policy initiatives will increase the volume of mail, will result in the recovery of business that has been lost to other carriers and as was so strongly tooted during the earlier amendments of two or three years ago will result in a more efficient communication service by the Post Office Department, lower costs arising from productivity and so forth?

• 1455

The Minister has hinted this in his reply to me. The core of the amendments as I read the bill is the increase in rates for first-class mail, the rest of the bill is housekeeping measures.

Mr. Côté (Longueuil): Let us say that I think we have for quite a while now demonstrated more efficiency in the Post Office. We have the assured mail program which has been implemented in Montreal, in Toronto and throughout all the West in the main cities and will be introduced here in Ottawa next week I think of the fourteenth and Hull and then we will move down East. That assured mail program has been working very satisfactorily and we have results of over 95 per cent in most of the cities.

I think we are starting to give now letter carrier service in cities with more than 2,000 points, something

[Interprétation]

tout de la perte dans la quantité de courrier, perte d'environ 6%, sinon plus, et principalement à cause d'une certaine détérioration du service postal au cours de l'année 1970, plus spécialement à cause des problèmes de transport à Montréal et des grèves rotatives au cours de l'été de 1970.

Après de tels problèmes qui continuaient à frapper le ministre des Postes, lorsque le service n'était certainement pas aussi efficace à cause des grèves rotatives et de ce genre de problèmes, il est évident qu'il y a une perte de confiance du public et qu'une perte comme celle-là nous fait perdre certains contrats, mais je crois présentement que nous regagnons cette confiance du public nous allons chercher ce contrat et même de nouvelles affaires. C'est là ce que j'essayais de vous expliquer. C'est là la politique du gouvernement.

En ce qui a trait à ce que vous désirez savoir touchant la possibilité de transformer des ministères en corporations de la couronne, j'ai aussi déclaré devant la Chambre, qu'il était toujours de la politique gouvernementale d'étudier ce cas de manière adéquate et de l'examiner en détail avant d'effectuer toute modification. Cela relève de la politique gouvernementale ici, un jour nous décidions de transformer le ministère en corporation de la couronne, cela sera annoncé de la même manière que toute autre politique gouvernementale. Je crois donc avoir répondu à votre question.

M. Dinsdale: Monsieur le président, je remercie le Ministre de ce commentaire car ce commentaire soulève un point fondamental, le problème est sur le déficit du ministère des Postes découlant d'un manque d'efficacité, d'une diminution dans le volume des affaires, des grèves et autres problèmes découlant d'une baisse du moral des employés. Étant donné les nouvelles mesures qui doivent être prises, l'accent qui doit être mis sur la productivité ne pensez-vous pas qu'il est trop tôt pour demander au Parlement et au public canadien d'augmenter les tarifs postaux; la poste est le moyen de communication le plus fondamental dans ce pays. Ne vaut-il pas mieux attendre que les nouvelles mesures se montrent efficaces, que le volume du courrier s'accroisse, que les affaires marchent mieux et comme on l'a tant répété il y a deux ou trois ans que le service de communication assuré par le ministère des Postes devienne plus efficace et que l'augmentation de la productivité permette de diminuer les coûts?

Le Ministre a fait allusion à cela en me répondant. Ce bill vise avant tout à augmenter les tarifs du courrier de première classe, le reste n'a pas beaucoup d'importance.

M. Côté (Longueuil): D'après moi, nous avons prouvé maintenant que le service des postes est plus efficace. Nous avons mis en application à Montréal et à Toronto ainsi que dans les principales villes de l'Ouest le programme de courrier assuré, il doit entrer à Ottawa la semaine prochaine, le 14 je crois, puis nous nous déplacerons encore vers l'Est. Ce programme de courrier assuré fonctionne très bien et a réussi à plus de 95 p. 100 dans la plupart des villes.

Il y a maintenant un service de facteurs dans les villes de plus de 2,000 points ce que nous avions interrompu en

[Text]

that was stopped in 1968. This year we are going to implement it in about 24 cities in Canada. We have opened a wicket service on Saturday, which had been closed before. We have increased our volume because we predict that it will be less this year than it was last year. We are starting a new business like a post bag where people who mail a lot of small parcels will be able to use a certain bag of mail then in instead of one by one. We have also a minor new service, a courier service, that will pick up the mail during the night or after business hours and transport it directly: that will start pretty soon. We have now a marketing organization in our Department, which did not exist before, which is especially looking after the services that the customers need and we are going to give that service.

I think in all fairness Mr. Chairman, everybody agrees that the postal service is improving. I think it will never be a popular thing to increase rates. We are trying to get the revenues and the cost as close as possible. We could pretty well save on many things but most of our expenses are labour and transportation; I think these cover more than 90 per cent of our costs. So what can we cut? If we cut the transportation sure it will affect our service, and we cannot think of cutting our labour. It is possible especially when the increases in salary have gone up very fast in the Department. So it is just a matter of trying to cope with the increases in cost and we do not see in the future that it will be any cheaper to run the Department.

Mr. Dinsdale: The Minister says that everybody agrees that there is an improvement in the service. It would seem that that would apply to everyone but the public of Canada because protests continue to roll in with respect to the delay in delivery and the lack of six-day service, the lack of 24-hour service. These complaints come in continuously to me as I am sure they do to other members of Parliament. Perhaps it would help if we could get some specific information on this score.

• 1500

Is it the intention of the Post Office Department to continue the five-day service in preference to the six-day service? I think Canada is the only country that reduced its basic mail delivery service to five days rather than six days.

Mr. Côté (Longueuil): I do not see the day when we will go back to six days, Mr. Dinsdale. Many other countries are now looking at what we are doing in Canada and would like to make the same move that we have done. It was probably easier to take it out than it would be to put it back in.

Mr. Dinsdale: Is this not one of the main sources or irritation to the Canadian public and one of the main causes for the amazing delays in delivery time that are being constantly brought to our attention? The Minister talks about the assured mail delivery from—if posted before 3 o'clock in the afternoon, it is delivered in certain key urban centres the next day—but the 3 o'clock cut-off is even awkward for businesses; their offices are all open until 5 o'clock and the mail is dropped after 5 o'clock.

[Interpretation]

1968. Cette année, nous allons le mettre en application dans 24 villes environ au Canada. Nous venons d'ouvrir un service de guichet le samedi, ce qui n'existait plus. Nous avons augmenté notre volume car nous prévoyons qu'il sera inférieur cette année à ce qu'il était l'année dernière. Nous allons mettre sur pied de nouveaux systèmes, par exemple, les personnes qui envoient beaucoup de colis pourront se servir d'un sac et ne plus les envoyer un par un. En outre, un nouveau service ramassera le courrier la nuit ou après les heures de travail et l'acheminera directement: ceci commencera très bientôt. Il y a maintenant dans notre Ministère un organisme de commercialisation, qui n'existait pas et qui étudie principalement les besoins des clients afin que nous puissions y répondre.

A mon avis, monsieur le président, tout le monde admet que le service total s'améliore. Il n'est jamais populaire d'augmenter les prix. Nous essayons d'équilibrer les recettes et les frais autant que possible. Nous pourrions certes épargner dans plusieurs domaines mais la plupart de nos frais sont dus à la main-d'œuvre et au transport; ces deux domaines couvrent plus de 90 p. 100 de nos dépenses. Donc où pouvons-nous diminuer nos frais? Si nous diminuons le rapport, notre service en sera affecté et il est impensable de diminuer la main-d'œuvre. C'est impossible d'autant plus que les augmentations de salaire se sont très rapidement succédées au sein du Ministère. Donc, il faut simplement tenter de faire face aux augmentations des coûts et nous ne pensons pas que les coûts puissent diminuer à l'avenir.

M. Dinsdale: D'après le Ministre, tout le monde admet que le service s'améliore. Ceci semble s'appliquer à tout le monde sauf au public canadien car il y a des plaintes continuelles à propos des retards dans la livraison et de l'absence d'un service de six jours et d'un service de 24 heures. Je reçois de telles plaintes constamment et je suis sûr que c'est la même chose pour les autres députés. Il serait peut-être utile que vous nous donniez certains renseignements plus précis sur ce point.

Le ministère des Postes a-t-il l'intention de maintenir le service de 5 jours ou bien va-t-il en revenir au service de 6 jours? Le Canada est le seul pays, je crois, où le service de livraison du courrier ait été ramené à 5 jours;

M. Côté (Longueuil): Je ne crois pas que nous revenions au système de 6 jours, monsieur Dinsdale. Maintenant, d'autres pays, considérant ce que nous faisons au Canada, aimeraient nous imiter. Il a sans doute été plus facile de supprimer ce 6ième jour qui ne le serait de le rajouter maintenant.

M. Dinsdale: N'est-ce pas justement pour cela que le public canadien est mécontent et il se plaint sans cesse des retards de livraison? Le ministre parle d'une livraison du courrier assurée, les lettres postées avant 3 heures dans l'après-midi seront livrées dans certains centres urbains le lendemain, mais cette limite de 3 heures de l'après-midi est gênante pour les diverses entreprises; les bureaux sont ouverts jusqu'à 5 heures et le courrier est posté après 5 heures.

[Texte]

Mr. Côté (Longueuil): Yes. But this is a habit that the businesses have taken which has kept our employees working during the night most of their life instead of having the chance of working during the day also. With the increase in volume, if the business communities and the Canadians want to have the 24-hour service or a service where a letter will be mailed, quickly delivered on the next delivery day within a certain area, they will have to co-operate with the Post Office and there is nothing that is not normal with that.

If Canadians want a good service, we ask them for their co-operation. Sure it is a habit that the secretary drops the letters in the mail box on her way home after 5 o'clock. But why should she not go down during her coffee break at 2.30 o'clock and drop them in the mail box. There is not much difference. We are asking them for their co-operation. If they are in no hurry to have their letter reach a certain destination, they can wait until 5 o'clock; but we would rather they kept it at home or in the office and mail it the following morning before 10 o'clock or 11 o'clock because if they leave it all night in the box they have a chance that it could be stolen. There is a security problem there. I asked Canadians many years ago not to leave anything in the mail boxes during the night if possible because there were a lot of thefts, and I am still asking them the same thing.

The Chairman: Mr. Dinsdale, I think your time is pretty well expired. I could put you on the second round.

Mr. Dinsdale: All right.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, there is just one thing in this bill that I would like to question you on and that is the idea that your department will be now charging all other departments for mail service.

Mr. Côté: Yes.

Mr. Rock: I feel that this may improve the revenues of your department and increase the cost in all the other departments. Mr. Minister, if I know how departments operate, I feel that each department will have to hire a mail controller and staff and it may cost each department another \$100,000 a year or more just to control this. I think we are going to get into some difficulties in increasing costs which I think are unnecessary. I would even like to go further than that. I feel that not only should the departments not be charged, because it is the same business, if I can use that word, it is government business, but I feel this privilege should be extended even to provincial governments, which are having a hard time finding revenues, and also even to municipal governments, which are even having a tougher time finding revenues to relieve them of certain costs. As far as I am concerned, your department should not be the type that has to show a surplus or a profit. It is a service just like any service that a municipal or a provincial government gives in highways or in transport of any kind. A municipality has different types of services, and this is the same type of a service. It is a service to the public, door to door, and I do not think we should look at your department in the sense of condemning you because there is no

[Interprétation]

M. Côté (Longueuil): Oui. Mais c'est une habitude qu'ont prise les hommes d'affaires qui a obligé nos employés à travailler la nuit la plus grande partie de leur vie, au lieu de pouvoir également travailler pendant la journée. Étant donné l'accroissement du volume, si les diverses sociétés et les Canadiens veulent bénéficier d'un service de 24 heures ou que leurs lettres soient rapidement livrées le lendemain dans certains secteurs, ils devront collaborer avec le ministère des Postes et c'est tout à fait normal.

Si les Canadiens veulent un bon service nous leur demandons de nous aider. Oui, la secrétaire a pris l'habitude de poster les lettres lorsqu'elle rentre chez elle après 5 heures. Mais pourquoi n'irait-elle pas pendant sa pause café à 2h30? Ça ne fait pas une grande différence. Nous leur demandons leur collaboration. S'ils ne sont pas pressés, ils peuvent attendre jusqu'à 5 heures. Mais à ce moment-là, il vaut mieux que les lettres restent à la maison ou au bureau et soient postées le lendemain avant 10 heures ou 11 heures du matin car si elles restent toute la nuit dans la boîte à lettre, elles risquent d'être volées. Il y a ici un problème de sécurité qui intervient. J'ai demandé, il y a plusieurs années, aux Canadiens de ne rien laisser dans les boîtes aux lettres pendant la nuit si possible car il y avait beaucoup de vols et je leur demande toujours la même chose.

Le président: Monsieur Dinsdale, votre temps est épuisé. Je peux vous mettre sur ma liste pour le deuxième tour.

M. Dinsdale: Très bien.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question au sujet d'un point particulier du Bill. Votre ministère va maintenant faire payer aux autres ministères le service postal.

M. Côté (Longueuil): Oui.

M. Rock: Ceci servira sans doute à améliorer les recettes de votre ministère mais augmentera les frais de tous les autres. Monsieur le ministre, je crois connaître le fonctionnement du ministère et à mon avis, tous les ministères devront engager quelqu'un pour contrôler le courrier et de nouveaux employés; cela peut leur coûter 100,000 dollars supplémentaires par an, simplement pour contrôler le courrier. Nous allons nous heurter à de grosses difficultés en augmentant les coûts de façon injustifiée. J'irais même plus loin encore. Non seulement les ministères ne devraient pas avoir à payer, puisqu'il s'agit de ministères du Gouvernement, mais en outre, ce privilège devrait être accordé même aux gouvernements provinciaux qui ont beaucoup de difficultés à trouver des fonds et aussi aux gouvernements municipaux, qui ont encore plus de difficultés à trouver des fonds. À mon avis, votre ministère n'a pas à faire de bénéfices ou à être en déficit. Il assure un service, tout comme les gouvernements municipaux ou provinciaux qui construisent des routes etc. Une municipalité assure différents services, il s'agit du même genre de services. Vous servez le public et nous ne devons pas vous condamner parce que vous ne faites pas de bénéfices. Votre ministère ne doit pas s'o-

[Text]

profit shown. I do not think your department should go in that direction. I do not see why the government is going in the direction of charging all the departments. It is just a matter of robbing Peter to pay Paul and it does not make any sense at all.

● 1505

Mr. Côté (Longueuil): On that problem we had many reports by the Auditor General saying that we should have the government pay the amount that they use in the Post Office, otherwise it is no use trying to have a fair accountability to know exactly where we are going. It is the same thing as our now paying Public Works for our buildings. So we are paying another department, but what is the use? This is just a matter of saying where our costs are, how much it costs us, and how we operate. This was a recommendation of the Glassco Commission, and we did do that. Before we did not pay the fringe benefits to the employees; Treasury Board paid that. So what is the difference if we pay it or the Treasury Board does. If we want to have every department run exactly the way it should be run then I think they should have all revenues that are coming to them—that Public Works should have revenues from the Post Office when they lease a building to the Post Office and we should have the revenues from the Post Office when they use the Post Office. It is not a matter of saying that it is going to cost them a great deal of money to pay us. We will tell them how much it costs.

Mr. Rock: I can understand that. I was not criticizing the point of it going to cost them money for the mail service, but I am sure that they will have to hire people, some controllers just to control the costs and the finances and the purchases of the system that you are going to bring forward. I do not know if it is going to be by stamps or it is going to be by some other system. But I am sure that every department will have to have some director of that service, plus the staff and so on, which may cost \$100,000.

Mr. Côté (Longueuil): It will be done by a stamping system.

Mr. Rock: A machine system?

Mr. Mackay: May I just explain that? At the moment we work with other government departments on an assessment of how much mail they actually mail. The difference in this case now is that they in fact will be budgeting for that amount and will be transferring it rather than it being just an entry. They will be actually transferring a financial amount. So there is no difference really other than the fact that we hope to get a little more sophisticated in our sampling systems so that we will get a more accurate assessment on government mail and from what department the particular costs are coming.

Mr. Rock: Does this mean that wherever mail comes from it all has to go through a stamping machine?

Mr. Mackay: It will be identical to what it is now, the only difference being that they will show a financial transfer on the books as distinct from an estimate at this stage of the game which is not transferred.

Mr. Rock: So the setup is there right now, the only thing is that it is a transfer of funds now.

[Interpretation]

rier dans cette direction, à mon avis. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement veut faire payer tous les ministères. Cela n'a aucun sens, cela revient à voler Pierre pour payer Paul.

M. Côté (Longueuil): A ce propos, l'Auditeur général a fait observer dans de nombreux rapports que le gouvernement devrait payer pour son courrier car autrement, nous ne pouvons pas tenir de comptabilité et savoir où nous allons. C'est la même chose que pour les travaux publics; nous payons maintenant pour nos immeubles. Par conséquent, nous payons un autre ministère et pourquoi? Il faut simplement savoir où sont les frais, d'où ils viennent et comment nous fonctionnons. La Commission Glassco a recommandé cela et nous l'avons fait. Avant, nous ne payions pas les bénéfices marginaux aux employés c'était le Conseil du Trésor qui le faisait. Quelle est la différence? Si nous voulons que tous les ministères fonctionnent comme il convient, ils doivent avoir tous les revenus auxquels ils ont droit, les Travaux publics doivent recevoir des fonds provenant du ministère des Postes, pour la location d'un immeuble et doivent nous verser des fonds lorsqu'ils se servent de la poste. Il ne s'agit pas de dire qu'il va leur falloir beaucoup d'argent pour nous payer. Nous leur dirons combien cela coûte.

M. Rock: Je vois. Ce n'est pas le fait qu'ils doivent dépenser de l'argent pour la poste que je critiquais mais je suis sûr qu'ils devront engager du personnel, uniquement pour contrôler les coûts, les finances et les achats du système que vous allez mettre sur pied. Je ne sais pas si l'on aura recours aux timbres ou à un autre moyen. De toute façon, tous les ministères devront nommer un directeur pour ce service auquel viendra s'ajouter le personnel etc., ce qui peut très bien coûter \$100,000.

M. Côté (Longueuil): On se servira des timbres.

M. Rock: Avec une machine?

M. Mackay: Puis-je vous donner une explication sur ce point? En ce moment, nous travaillons avec les autres ministères du gouvernement afin de savoir combien de courrier ils envoient. Maintenant, ils devront établir un budget pour cela. Ils transféreront un montant financier. Il n'y a donc pas une grande différence si ce n'est que notre système d'échantillonnage doit s'améliorer afin que nous puissions évaluer avec précision la quantité de courrier provenant du gouvernement et les frais de chaque ministère.

M. Rock: Par conséquent, tout le courrier, quelque soit sa provenance, va être timbrer à la machine?

M. Mackay: Ce sera la même chose que maintenant. Simplement, il y aura dans les livres un transfert financier et non pas une estimation.

M. Rock: Par conséquent, la structure existe et il y aura maintenant un transfert de fonds.

[Texte]

Mr. Mackay: That is correct.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, first of all I would like to briefly discuss with the Minister the question of better service. I hear a great deal about better service and better passenger service. When I have seen the Minister a couple of times in the corridors I have told him that I do not see that.

• 1510

I want to give him a specific illustration. I can send over the letters to him and he can see exactly what happened. Two weeks ago I got a letter from the Professional Institute of Canada asking me to get them some information which they thought was important. The date the letter was addressed was five days before the day I got it in my office. I phoned the secretary of the Professional Institute and said, "This is important to you; this letter is dated five days ago. Does that mean that you dictated it five days ago or does it mean that it was mailed five days ago?" He said, "When a letter goes out of my office it not only goes out the day it is dated but we take it down to the main post office." Therefore it took five days to come from the main post office in Ottawa to my office. Now there is something wrong, Mr. Chairman.

Mr. Côté: In Ottawa?

Mr. Orlikow: That is right.

Mr. Rock: Can I interject?

The Chairman: In a moment.

Mr. Rock: No, but there is one thing I would like Mr. Orlikow to clarify. Was that sent on a Friday?

Mr. Orlikow: I do not think so.

Mr. Rock: Well I think if they did this on a Friday, they...

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I will be glad to send the Minister the letter. I do not know how often it happens but to me this was a very, very serious thing. It took five days from Ottawa...

Mr. Côté: From an Ottawa post office?

Mr. Orlikow: Yes. From the main post office in Ottawa to my office it took five days. Now Mr. Chairman, the parliamentary post office gets about five deliveries a day. What happens to the ordinary citizen who gets five deliveries a week if that kind of thing is happening? I do not know how many complaints the Minister is getting but...

Mr. Mackay: Could I answer that question?

[Interprétation]

M. Mackay: C'est juste.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais en revenir à la question de l'amélioration du service, j'ai beaucoup entendu parlé de l'amélioration du service, de service passager en particulier. Lorsque j'ai revu le ministre dans les couloirs, je lui ai exposé mon opinion.

J'aimerais donner au ministre un exemple frappant de ce que je viens de dire. Je pourrais lui envoyer les lettres en question et il pourra voir exactement ce qui s'est passé. Il y a deux semaines j'ai reçu une lettre de l'Institut professionnel du Canada me demandant de leur fournir certaines informations qu'ils estimaient des plus importantes. J'ai reçu cette lettre à mon bureau cinq jours après la date à laquelle elle avait été adressée. J'ai appelé le secrétaire de l'Institut professionnel et je lui ai dit «Voilà j'ai en mains une lettre qui est de plus importantes pour vous et cette lettre est datée d'il y a cinq jours. Cela veut-il dire que vous l'avez dictée il y a cinq jours ou qu'elle a été mise à la poste à cette date?» Il m'a répondu que lorsqu'une lettre quitte son bureau non seulement elle est mise à la poste le même jour mais quelqu'un prend soin d'aller la porter au bureau de poste principal. Par conséquent il a fallu cinq jours pour que cette lettre me parvienne du bureau de poste principal à Ottawa à mon bureau personnel. Eh bien, vous constatez là, monsieur le président, qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

M. Côté: A Ottawa?

M. Orlikow: C'est exact.

M. Rock: Puis-je poser une question?

Le président: Dans un moment.

M. Rock: Non, mais il y a quelque chose que j'aimerais que M. Orlikow clarifie. Cette lettre a-t-elle été envoyée un vendredi?

M. Orlikow: Je ne crois pas.

M. Rock: Eh bien, si cette lettre avait été envoyée un vendredi, on...

M. Orlikow: Monsieur le président, je serai heureux d'envoyer cette lettre au ministre. Je ne sais combien de fois cela se produit mais en l'occurrence c'était pour moi une chose des plus graves. Cette lettre a mis cinq jours d'Ottawa...

M. Côté: D'un bureau de poste d'Ottawa?

M. Orlikow: Oui. Du bureau de poste principal à Ottawa à mon bureau cela a pris cinq jours. Monsieur le président, le bureau de poste du Parlement a environ cinq livraisons postales par jour. Qu'est-ce qui se passe au citoyen ordinaire qui a cinq livraisons par semaine si ce genre de choses se produit? Je ne sais combien de plaintes le ministre a reçu mais...

M. Mackay: Puis-je répondre à cette question?

[Text]

The Chairman: Yes.

Mr. Mackay: Can I go back a little bit in time for a moment so that I put the whole picture into perspective?

The Chairman: Yes.

Mr. Mackay: First of all, we handle in the neighbourhood of 5 billion pieces of mail per year, and you only have to have a service 1 per cent and 2 per cent ineffective to find that that accumulates a lot of mail that falls into that situation. We do not condone that sort of situation. We try to avoid this with whatever parameters or controls we can put in because it should not take five days or four days or three days in one city.

I think I should in the process of putting the thing into perspective go back a little and indicate that what we are trying to do in this assured mail, which is part of the program that I want to talk about for a second, is to start becoming honest as a government department and indicate what we thought was in fact practical in the way of a delivery interval time.

About eight or nine months ago this was instituted on an experimental basis and we created a quality assurance department which really did not exist at the post office before to measure the effectiveness of our mail across the country and also within cities. We discovered to our horror actually that what we thought we had been doing, or what we thought we had been performing in the way of service was in fact not what we were performing and getting the results that we should be getting. There was an extensive modification of transportation networks right across the country on despatch times and schedules, and we instituted, about November or December of last year, the final plan for Toronto to about 20-odd large urban cities across the country in this assured mail program.

Our objective was to be effective up to 98 per cent. We have been running fairly close to that figure in a large number of the centres, with one or two exceptions where we have taken remedial action. Now slowly but surely across the country we are now working from one city to another city, and as the Minister pointed out, in Ottawa they will be coming on stream some time next week.

I do not know whether it is appreciated or not but there is a fantastic number of changes made in the structure, in the transportation and network, and also the implementation of production control planning systems in large post offices like Toronto, Vancouver, Winnipeg, Edmonton and Calgary on what we call a colour coding system so that we in fact have a planned controlled discipline of mail going through an organization which previously did not exist.

It has been a figment of a lot of people's imagination that the service has in fact deteriorated when really in many instances it has not, and in the last few months, with the quality assurance program we are now able to measure how effective or how ineffective we are. We find the same problems that you have experienced, and we do not like what you have experienced because we get just as many letters of complaint, if not more. With the quality assurance program and knowing where we are going and also identifying problems quickly, we feel that

[Interpretation]

Le président: Oui.

M. Mackay: Puis-je revenir quelque peu dans le passé pour un moment de sorte que je puisse vous donner un aperçu des choses dans leur juste perspective?

Le président: Oui.

M. Mackay: Tout d'abord nous avons en main environ 5 milliards de lettres et autres objets de courrier par année et que le service soit inefficace à un pour cent ou 2 p. 100 vous verrez que le montant élevé de courrier s'accumule et peut faire partie de cette catégorie de courrier en retard. Nous n'approuvons pas ce genre de situation. Nous essayons de l'éviter avec quelques paramètres ou contrôles à notre disposition car il ne faudrait pas qu'une lettre prenne cinq, quatre ou même trois jours pour parvenir à son destinataire dans une ville.

Pour mieux situer le problème dans une juste perspective je devrai revenir en arrière quelque peu et vous dire que nous essayons au moyen d'un programme en vue d'assurer l'efficacité de notre service postal dont je vous parlerai dans quelques minutes, que nous essayons de devenir honnêtes en tant que ministère gouvernemental et d'indiquer réellement ce qui, à notre avis, est pratique dans le cas de l'intervalle entre chaque livraison.

Il y a huit ou neuf mois nous avons institué ce programme sur une base expérimentale et nous avons créé un service pour assurer la qualité de nos livraisons, ce qui n'existait pas réellement au bureau de poste avant afin de mesurer l'efficacité de nos services postaux d'un bout à l'autre du pays et au sein des centres urbains. Nous avons découvert avec stupéfaction que ce que nous avions fait auparavant ou ce que nous estimions être la façon d'accomplir le service postal n'était pas des plus intéressant et nous n'arrivions pas à obtenir les résultats que nous espérions. Nous avons modifié d'une façon extensive nos réseaux de transport d'un bout à l'autre du pays et avons changé les heures et les horaires de livraison et en novembre ou décembre de l'année dernière nous avons institué un plan définitif pour Toronto et environ 20 grands centres urbains d'un bout à l'autre du pays pour qu'ils fassent partie de ce programme de courrier assuré.

Nous avions pour objectif une efficacité à 98 p. 100. Nous avons atteint un chiffre assez près de notre objectif dans un grand nombre des centres urbains à l'exception d'un ou deux où nous avons pris les mesures qui s'imposaient pour remédier au problème. Maintenant lentement mais sûrement d'un bout à l'autre du pays nous travaillons d'une ville à l'autre comme le ministre l'a indiqué tout à l'heure à Ottawa sur le même système en vue d'assurer l'efficacité de notre courrier qui sera en vigueur la semaine prochaine.

Je ne sais si vous êtes au courant ou non mais il y a un nombre incroyable de changements qui se sont produits dans la structure, le transport et les réseaux du bureau de poste et aussi dans la mise en vigueur de systèmes de planification et de contrôle de la production dans les grands bureaux de poste de Toronto, Vancouver, Winnipeg, Edmonton et Calgary. Nous avons installé un système de codage à couleur de sorte que de fait nous pourrions maîtriser davantage notre système postal par l'entremise de ce programme qui n'existait pas auparavant.

[Texte]

slowly but surely, with the assured mail program and the fact that we are honest in what we think we can do and telling the Canadian public what we can do, this is our big objective in this area.

The Chairman: Mr. Orlikow.

• 1515

Mr. Orlikow: Could you explain how it is possible, and this has not happened only once—I talked about a letter which came to me—in the last three or four months, that I have sent a letter to Winnipeg special delivery. I have paid, what is it, 40 cents so it would get special care at the other end and it has taken three days for the letter to reach the person to whom it is sent?

Mr. Mackay: Can I just give you some excuses for a second?

Mr. Orlikow: Sure.

Mr. Mackay: As you know, we opened a new facility in Ottawa about five to six months ago and we have had a lot of teething problems in that new facility which has caused a large number of complaints.

Second, we have also had air conditioning problems in the last three to four weeks, particularly during the latter part of May and the middle of May when the temperatures soared fairly high and because you cannot open windows in that operation because it is an air conditioned system we found that we had to let our people go about once every hour for 10 minutes to ensure they got a breath of fresh air until they got through the balancing problems of the air conditioning equipment.

We recognized that these can appear to be excuses, but they are genuine unfortunate problems. What we are hoping to do and we have discussed this with the Minister is to let the users of our service know more about some of the problems that we are experiencing in these sort of isolated cases that do have an impact on our service and we have to do a great deal more of the PR work to let our customers know where we are having specific problems on specific days and specific weeks. We are experiencing the same problem, as a matter of fact, in Montreal right now. That one just went on stream as far as air conditioning is concerned and we have had to go through the balancing problems associated with Montreal. We have had complaints in Montreal, but we did not notify the public and this is what we should be doing more of.

[Interprétation]

Plusieurs personnes se sont imaginé qu'un service postal avait de fait détérioré quand à plusieurs reprises nous pouvons affirmer qu'il n'en est pas ainsi et au cours des quelques derniers mois avec ce programme d'assurance de la qualité de nos services nous pouvons maintenant mesurer jusqu'à quel point il est efficace ou inefficace. Nous constatons les mêmes problèmes que vous avez rencontrés et nous n'aimons pas savoir que vous avez eu une telle expérience car nous recevons tout autant de plaintes qu'auparavant sinon plus. Néanmoins avec le programme dont je viens de vous parler et sachant que nous allons identifier les problèmes rapidement nous sommes conscients que lentement mais sûrement et parce que nous sommes honnêtes dans nos efforts nous pouvons dire au public canadien que nous allons améliorer les services ce qui est notre principal objectif.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Pourriez-vous m'expliquer alors comment il est possible et ceci s'est passé non seulement une fois mais plusieurs au cours des 3 ou 4 mois derniers comment une lettre que j'ai envoyé par livraison spéciale à Winnipeg a mis tant de temps à se rendre. J'ai payé environ .40c de sorte que j'obtiendrais les soins spéciaux à l'endroit où elle était destinée et on a mis 3 jours pour que cette lettre rejoignent la personne à qui elle était envoyée?

M. Mackay: Puis-je vous apporter quelques excuses pour une seconde.

M. Orlikow: Bien sûr.

M. Mackay: Comme vous le savez nous avons ouvert un nouveau bureau de poste à Ottawa il y a environ 5 ou 6 mois et nous avons eu plusieurs problèmes de départ dans cette nouvelle installation ce qui nous a amené beaucoup de plaintes.

Deuxièmement, nous avons eu aussi des problèmes d'air climatisé au cours des 3 ou 4 dernières semaines particulièrement durant la dernière partie du mois de mai et lorsqu'il y a eu des températures assez élevées et comme on ne peut ouvrir les fenêtres car il y a un système d'air climatisé nous avons dû laisser partir nos employés environ à chaque heure pour 10 minutes afin d'assurer qu'ils puissent prendre un peu d'air frais jusqu'à ce que nos problèmes d'air climatisé soient résolus.

Nous réalisons que ce genre de commentaire puisse vous apparaître comme des excuses, mais ce sont là malheureusement des problèmes réels. Ce que nous espérons faire et nous en avons discuté avec le ministre c'est de faire connaître davantage nos problèmes aux usagers de notre service, problèmes que nous rencontrons dans des cas isolés mais qui ont cependant une influence sur notre service; ils nous faudra aussi faire beaucoup plus de travaux de relations publiques afin que nos clients sachent mieux que nous avons des problèmes spécifiques à des jours spécifiques et à des semaines précises. Nous rencontrons les mêmes problèmes de fait à Montréal en ce moment. Certains de nos bureaux de poste à cet endroit ont aussi eu à faire à des problèmes d'air climatisé. Nous avons eu des plaintes à Montréal mais nous n'avons pas averti le public et c'est ce que nous avons l'intention de faire dorénavant.

[Text]

Mr. Orlikow: When did you institute that special...

Mr. Mackay: Assured mail?

Mr. Orlikow: Yes.

Mr. Mackay: This has not been instituted in Ottawa yet at all.

Mr. Orlikow: No, but when did you institute it, for example, in Winnipeg?

Mr. Mackay: In Winnipeg about three and a half or four weeks ago. Remember that is only out of Winnipeg to the certain selected cities.

Mr. Orlikow: Out of Winnipeg.

Mr. Mackay: Out of Winnipeg. Ottawa, when it comes on stream, will pick up the 25-30 other cities.

Mr. Orlikow: You are telling people that if they mail in these special boxes their mail will be...

Mr. Mackay: Next delivery day service.

Mr. Orlikow: I understand the private television station in Winnipeg tested what would happen. They sent out a series of letters to people across the country—I am speaking from memory. Maybe I should have called them, but I think you should call them possibly. This was shortly after you started it, shortly after you told people that if they mailed in these special boxes their mail would be delivered the next day—and in only 50 per cent of the cases was the mail actually delivered. They made arrangements with certain special places.

Mr. Côté: It is not the next day, it is the next delivery day. If you mail it a Saturday...

Mr. Orlikow: I can be corrected, but as I understand it, they reported that only 50 per cent of the...

Mr. Côté: We are having some spot checks now on all the places and all the cities where we have implemented that service and we are actually hitting over 90 per cent in these cases in the city.

Mr. Orlikow: What I am saying is that they say—I am not saying this, I am simply telling you—that a private television station—well, members can laugh this is the public. They did not do it at my suggestion, you can be certain of that—decided they would test what happened with this promise of the Post Office department.

• 1520

They reported that only 50 per cent of the mail that the public was assured would be delivered in the manner and at the time that the Post Office Department had said it would be delivered was delivered according to the

[Interpretation]

M. Orlikow: Quand avez-vous institué ce programme spécial...

M. Mackay: Notre programme pour attirer la qualité de nos services?

M. Orlikow: Oui.

M. Mackay: Ce programme n'a pas été mis en vigueur à Ottawa jusqu'à maintenant.

M. Orlikow: Mais non, mais quand l'avez-vous mis en marche par exemple à Winnipeg?

M. Mackay: A Winnipeg il y a environ 3 semaines et demie à 4 semaines. N'oubliez pas que ce programme ne s'adresse qu'à Winnipeg et à des points de livraison précis dans certaines villes choisies.

M. Orlikow: A l'extérieur de Winnipeg.

M. Mackay: A l'extérieur de Winnipeg. Lorsque Ottawa fera partie de ces systèmes il sera en vigueur avec 25 à 30 autres villes.

M. Orlikow: Vous dites aux gens que s'ils mettent leur courrier dans ces boîtes spéciales leur courrier sera...

M. Mackay: Il sera livré à la prochaine livraison du jour suivant.

M. Orlikow: Il paraît qu'une station de télévision privée à Winnipeg a vérifié ce qui arriverait ainsi. Ils ont envoyé une série de lettres à des gens un peu partout au pays je parle ici de mémoire. J'aurais peut-être dû les appeler mais vous pourriez le faire vous-même. Cela s'est passé peu de temps après que vous ayez institué votre système et que vous ayez dit aux gens que s'ils mettaient à la poste leur courrier dans ces boîtes spéciales leur courrier serait livré le jour suivant eh bien dans 50 p. 100 des cas seulement le courrier a-t-il été réellement livré? Ils ont fait des arrangements avec certains endroits précis.

M. Côté: On ne parle pas ici du jour suivant, on parle du jour suivant de livraison. Si vous mettez votre courrier à la poste un samedi...

M. Orlikow: Il se peut que je sois dans l'erreur mais si j'ai bien compris ces gens ont dit que 50 p. 100 des cas seulement...

M. Côté: Nous avons fait des vérifications à tout hasard à tous les endroits et dans toutes les villes où nous avons mis en vigueur ce service et justement nous avons atteint notre objectif à 90 p. 100 dans les villes.

M. Orlikow: Je ne fais que répéter ce qu'ils ont dit qu'une station de télévision privée et peut me chaut si des députés veulent rire de ce que je dis; ces gens ne l'ont pas fait à ma demande vous pouvez en être sûrs... Ils ont décidé qu'ils vérifieraient ce qui se passerait et si le bureau de poste tient bien ses promesses.

On a déclaré que seulement 50 p. 100 du courrier avait été livré de la manière et au moment précis que le bureau de poste avait déclaré au grand public. Vous dites que vous voulez que le grand public comprenne vos

[Texte]

promise. You said that you want the public to understand your problems. You want to build up the confidence of the public. That is a very laudable ambition. You sure do not build up the confidence of the public if you tell them that you will do something and you only do it, according to this test that was made out of Winnipeg, 50 per cent of the time.

Mr. Mackay: We certainly will check that one. I just might add the Canadian Press man ran one out of Toronto that was printed in the *Globe and Mail* about three months ago. The headlines said, something like: 'Wow! It works'. They did a check; in fact, it was 100 per cent successful.

Mr. Orlikow: Maybe there is something wrong with Winnipeg. I do not know.

Mr. Mackay: We will certainly check.

Mr. Orlikow: I am sure there are some government members who think Winnipeg elects the wrong members, but that is a different matter.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, will you put me down on the next round.

Mr. Breau: Mr. Chairman, as some members take isolated cases to show where the system does not work, I might say that even if Moncton is not one of those centres yet, in the last three weeks about four times letters mailed in Moncton in the afternoon were on my desk the next day before noon. These might be isolated cases like the others but we can give credit to the Post Office as well as give them hell.

Monsieur le ministre, à l'alinéa *w* du paragraphe (2) de l'article 1, vous mentionnez «conclure des arrangements réduisant le tarif applicable aux lettres». En d'autres mots, pour que le courrier coûte moins cher, y aura-t-il des arrangements permanents avec des grosses compagnies, ou est-ce que les petites entreprises pourront poster le courrier assez facilement? Un maître de poste régional, par exemple, aurait-il le pouvoir de conclure rapidement un arrangement ou s'agira-t-il seulement d'arrangements permanents avec de grosses entreprises?

M. Côté: Disons que nous aurons des règlements assez spécifiques à ce sujet, mais nous avons pensé à un certain minimum. Si nous voulons retirer certains avantages en demandant aux usagers de la poste de nous donner leur courrier de façon à ce que ce soit plus rapide pour nous, il faut qu'il y ait un certain minimum de lettres, à l'intérieur et à l'extérieur d'une municipalité, et ce minimum je crois, serait de 5,000.

M. Breau: 5,000 toutes les fois?

M. Côté: Oui. Autrement s'il y en a 5,000 en un an, cela ne donne pas grand-chose. Si on poste 5,000 lettres on leur donnera un tarif un peu spécial, qui sera très minime, mais sur 5, 10, 15 ou 20,000 lettres, cela pourra représenter un montant appréciable.

[Interprétation]

problèmes. Vous voulez aussi qu'il ait confiance en vous c'est une ambition des plus souhaitables. Mais vous ne pourriez sans doute pas obtenir la confiance du public si vous leur dites que vous allez faire telle ou telle chose et que selon les textes dont je viens de vous parler qui sont produits à Winnipeg vous n'arrivez que 50 p. 100 du temps.

M. Mackay: Nous allons certainement vérifier nos allégations. J'aimerais ajouter simplement que la presse canadienne a publié dans le *Globe and Mail* un article il y a environ 3 mois dont l'en tête était quelque chose comme ceci: "Wow! It works." On avait fait une vérification et de fait le service était à 100 p. 100 réussi.

M. Orlikow: Peut-être y a-t-il eu quelque chose qui n'allait pas à Winnipeg je ne sais trop.

M. Mackay: Nous vérifierons certainement.

M. Orlikow: Je suis certain qu'il y a certains membres du gouvernement qui croient que Winnipeg élit les mauvais députés mais c'est là une question qui est bien différente.

Le président: Monsieur Breau.

M. Orlikow: Monsieur le président pourriez-vous mettre mon nom sur la liste de la deuxième ronde.

M. Breau: Monsieur le président, comme certains députés prennent des cas isolés pour démontrer que le système ne fonctionne pas je voudrais dire que même si Moncton n'est pas l'un de ces centres et bien au cours des trois dernières semaines par quatre reprises des lettres mises à la poste à Moncton l'après-midi étaient sur mon pupitre le jour suivant avant-midi. Il se peut que ce soit là des cas isolés comme les autres mais nous pouvons adresser quelques louanges au bureau de poste tout comme leur adresser quelques reproches.

Mr. Minister, in Section 1, subsection (2), paragraph (u) you mention "enter into arrangements reducing the rates on letters". In other words, in order that the mail service be less costly will you enter into arrangements with big firms or will small firms be able to put their mail out easily enough? Would a local postmaster, for example, have the power to make quick arrangements or are you taking into account only big companies?

Mr. Côté: Let us say that we will have specific regulations concerning that matter but we have thought of demanding a certain minimum. If we want to gain some advantages by asking the postal users to give us their mail in order that the mail service might be done more quickly as far as we are concerned we must have a certain minimum of letters within and without a municipality that minimum would be I think of 5,000 articles..

Mr. Breau: Five thousand at each time?

Mr. Côté: Yes. Because if you have 5,000 pieces of mail in one year, this does not give us much revenue. If there is a mail load of 5,000 letters we will give these people a special tariff which will be quite small but on the basis of 5,000, 10,000, 15,000 or 20,000 letters that might mean a significant amount.

[Text]

M. Breau: Y aurait-il assez d'autonomie dans la région ou dans la localité pour décider des choses de ce genre ou...

M. Côté: Les règlements seront faits à l'échelle nationale et seront ensuite appliqués dans les régions.

M. Breau: Dans une ville, est-ce que le maître de poste pourra—ou est-ce qu'il va falloir que ce soit approuvé par le bureau régional comme, par exemple,...

M. Côté: La politique sera approuvée à l'échelle nationale. En outre, ces règlements devront être adoptés par les régions.

M. Breau: Je ne pense pas que vous compreniez ma question. La personne qui veut en tirer avantage n'a pas besoin d'aller au bureau de poste régional, au bureau de poste le plus rapproché et...

M. Côté: Si elle y a droit, c'est le bureau de poste (inaudible...)

M. Breau: Cela serait-il fait presque automatiquement?

M. Côté: Oui.

M. Breau: C'est tout.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I have three areas of questions but first I wonder on a technical point if the legal adviser, who I suppose is here this afternoon, would check Clause 7. Surely that should be a reference to Section 46(2) not to Section 44, unless I have the wrong Act that I thought we had passed in this Parliament.

● 1525

The first question, sir, concerns the powers that the Postmaster General may delegate, as set forth on page 2, and one of these is that the present Section 5 (1) (a) allows the Postmaster General—or I guess authorizes him to:

...administer, superintendent and manage the Canada Post Office...

and this would include:

(a) establish, manage, operate, maintain and close post offices, postal stations, postal agencies, sub-post offices and postal routes;

It seems to me at first blush that by adopting this proposed subparagraph on page 2, if he could delegate those powers, duties and functions, then the assistant deputy postmaster general or the regional general managers or directors could close post offices. Am I correct or incorrect in that fear?

Mr. Côté (Longueuil): Let us say that a policy is made by the Postmaster General regarding the closing of post offices, if you are talking about that...

Mr. McCleave: Yes.

[Interpretation]

Mr. Breau: Would there be enough autonomy in a region or in a district in order that they might decide that type of thing or...

Mr. Côté: Regulations are done on a national basis to be applied after in the different districts.

Mr. Breau: In a city will the Postmaster have authority or will this have to be approved by the regional office as, for example...

Mr. Côté: The policy will be approved on a national basis. Moreover these regulations will have to be applied by the regions.

Mr. Breau: I do not believe you understand my question. An individual who wants to take advantage of your services does not have to go to the regional post office or at the post office closest to his home.

Mr. Côté: If this person has the right to do it she might go to the regional post office.

Mr. Breau: Will this be done automatically?

Mr. Côté: Yes.

Mr. Breau: That is all.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, j'ai trois genres de question à poser mais tout d'abord je me demande au sujet d'un point technique si le conseiller juridique, qui je suppose est présent parmi nous aujourd'hui pourrait vérifier l'article 7. Sûrement c'est là une référence à l'article 46(2) et non pas à l'article 44, à moins que j'ai une copie de la mauvaise loi que je croyais avoir été adoptée dans notre Parlement.

Ma première question, monsieur, touche les pouvoirs que le ministre des Postes peut déléguer, tels qu'inscrits dans la page 2, et l'un de ces pouvoirs permet, selon l'actuel article 5 (1) (a) permet au ministre des Postes, ou j'imagine l'autorise

...à administrer, surveiller et gérer la poste au Canada...

et cela comprend:

(a) établir, diriger, exploiter, maintenir et fermer les bureaux de poste, succursales postales, agences postales, bureaux de poste auxiliaires et routes postales;

Il me semble qu'à première vue qu'en adoptant cet alinéa à la page 2, s'il peut déléguer ces pouvoirs, fonctions et mandats, alors le sous-ministre des Postes ou le directeur général régional, ou les directeurs pourront fermer les bureaux de poste. Ai-je raison dans cette interprétation?

M. Côté (Longueuil): Disons simplement qu'une ligne de conduite est établie par le ministre des Postes en ce qui a trait à la fermeture des bureaux de poste, si vous voulez parler...

M. McCleave: Oui.

[Texte]

Mr. Côté (Longueuil): The policy is made here by Postmaster General. Powers are delegated to the deputy minister because he always has them delegated to him. But after we have worked under the policy, how and under what rules a post office can be closed, then the postmaster or the man to whom it has been delegated will report to the Postmaster General or to the deputy minister, saying that this one comes under such a clause, and it could be closed after that.

Mr. McCleave: Is the purpose of this to provide a greater flexibility and to give your local regional director more flexibility to make decisions in his own area?

Mr. Côté (Longueuil): Yes.

Mr. McCleave: I have no quarrel with (b). That deals with the appointment of postmasters and assistants, and I suppose that is simply, instead of yourself being flooded by all the Liberal members or defeated Liberal members or candidates, to take their advice that somebody at the local level could take the advice. I am afraid my friend does not read that section. Maybe he is reaching. I do not know.

Mr. Breau: What is wrong with that?

Mr. McCleave: Well, now, I am not quarrelling with it, I am just saying that this is the purpose of it. Am I correct in it?

Mr. Breau: Surely.

Mr. McCleave: The next one that I would question is Section 5 (1) (d):

(d) with the consent of the Governor in Council provide for the door-to-door delivery of mail;

So this would again give your local man or regional director the option of providing for door-to-door delivery of mail. Am I correct in that?

Mr. Côté (Longueuil): If the municipality comes within the standards of the policy which asks for 2,000 calls, then he can go ahead and do it.

Mr. McCleave: And that in effect cuts some red tape.

Mr. Côté (Longueuil): Sure.

Mr. McCleave: The next one really deals with the punishment or removal or suspension or penalties on employees for misconduct.

Mr. Côté (Longueuil): Yes, This used to have to come up right up to the Deputy Minister, and now we tell them...

Mr. McCleave: They can handle it in their own area. Would this save a tremendous burden on the operations in Ottawa?

Mr. Côté (Longueuil): Yes. All the system is being decentralized. We have four regions, and within these

[Interprétation]

M. Côté (Longueuil): La politique est faite ici par le ministre des Postes. Les pouvoirs sont délégués au sous-ministre parce qu'il en a toujours reçu la délégation. Mais une fois que nous avons établi la politique détaillant comment et aux termes de quel règlement un bureau de poste peut être fermé, à ce moment-là le maître de poste ou le fonctionnaire qui a reçu cette délégation des ministres, en déclarant que cette fermeture relève de tel article qui justifie cette mesure.

M. McCleave: Est-ce que l'objectif de ces mesures est de fournir une plus grande flexibilité et donner à votre directeur régional plus de flexibilité dans la prise de décisions touchant sa région?

M. Côté (Longueuil): Oui.

M. McCleave: Je n'ai pas d'argument contre l'alinéa (b). Il s'agit ici de la nomination des maîtres de poste et de leurs adjoints et j'imagine que c'est simplement pour éviter que vous soyez submergés par tous les députés libéraux ou les candidats libéraux défaits, pour ne pas avoir à accepter leur conseil pour engager quelqu'un au niveau local. J'ai bien peur que mon ami ne lise pas cet article. Il se peut qu'il aille un peu loin. Je ne le sais pas.

M. Breau: Qu'y a-t-il de mal à cela?

M. McCleave: Eh bien présentement, là, je n'ai rien à dire contre cela. J'ai juste dit que c'était là son objectif. Ai-je raison?

M. Breau: Mais certainement.

M. McCleave: L'alinéa suivant sur lequel je veux poser une question est l'article 5 (1) (b):

(d) du consentement du gouverneur en conseil prendre des mesures pour la livraison du courrier à domicile;

Donc cela donnerait de nouveau au fonctionnaire local ou au directeur régional le choix de fournir ou non la livraison de courrier de porte en porte. Ai-je raison?

M. Côté (Longueuil): Si la municipalité en cause répond aux normes établies par la politique, c'est-à-dire, qu'elle comporte 2,000 endroits de livraison, à ce moment-là il peut aller de l'avant et mettre en service cette livraison.

M. McCleave: Et cela de fait diminue certaines tracasseries administratives.

M. Côté (Longueuil): C'est évident.

M. McCleave: Mon autre question traite surtout des punitions ou des mises à pied ou de la suspension, ou si vous voulez, des pénalités imposées aux fonctionnaires pour mauvaise conduite.

M. Côté (Longueuil): Oui. Cela relevait habituellement directement du sous-ministre et maintenant nous disons à ce fonctionnaire...

M. McCleave: Ils peuvent régler ces problèmes au sein de leurs propres régions. Est-ce que cela va alléger d'une manière importante la charge imposée à l'exploitation à Ottawa?

M. Côté (Longueuil): Oui. L'ensemble du système fait l'objet d'une décentralisation. Nous avons quatre régions,

[Text]

four regions we want to give them as much autonomy as possible, and to delegate the powers that had been delegated to the deputy minister are being now delegated to these persons. But it always has to work within a certain policy that is being established.

Mr. McCleave: You would be concerned more with laying down some over-all generalities here.

Mr. Côté (Longueuil): That is right.

Mr. McCleave: The second area of questions I would like to ask about concerns what happens to the first class mail where it weighs more than a pound. Could we have some idea of the volume and some idea of what the Minister proposes by way of rates there?

• 1530

Mr. Côté (Longueuil): We have not given any prices on that during the debates. We wanted to treat these pieces of mail almost as we treat a parcel. The rates will be based more on the costs than it is right now because the rate over one pound is the same across the country. People will send all their mail or the things that could come as a letter over one pound by the Post Office when it is in a very far area because they could not have it delivered at a cheaper price and it was cheaper to send it by mail. Within a small area or within the city they could have somebody else deliver it but it would take all the cream and leave us with the skim milk. Therefore, we are trying to establish rates where we will become more competitive with other business in that area. I think we are starting to—do we have the figures on the rates, Mr. Mackay?

Mr. J. A. H. Mackay (Deputy Postmaster General, Operational Services): Yes, we have them for the members but they have not been distributed; they should have been made available before, Mr. Minister.

Mr. Côté (Longueuil): Do we have them to be distributed? I think if you want them, we could distribute them now, or...

Mr. McCleave: While that figure is being checked, do I take it then that the abuse was mainly that some people were smuggling in under the guise of first-class mail, really parcels, or something like that, which should have gone under some other system?

Mr. Côté (Longueuil): Not smuggling. Over one pound, first class was still within the statutes; we could not change these rates. I asked Parliament to give me the power to establish a certain rate for this kind of mail so

[Interpretation]

et à l'intérieur de ces quatre régions nous désirons leur accorder autant d'autonomie que cela est possible et déléguer les pouvoirs qui sont délégués jusqu'à présent au sous-ministre, de sorte qu'ils soient maintenant délégués à ces fonctionnaires. Mais tout cela doit fonctionner à l'intérieur d'une certaine ligne de conduite qui a déjà été établie.

M. McCleave: Vous vous préoccuperiez beaucoup plus d'établir des lignes de conduite d'ordre plus général à Ottawa.

M. Côté (Longueuil): C'est exact.

M. McCleave: Le deuxième domaine de questions que je voudrais poser porte sur le courrier de la première classe qui pèse plus d'une livre. Pourrions-nous avoir une idée de la quantité en cause et une certaine idée de ce que le Ministre propose en ce qui a trait aux tarifs à ce sujet?

M. Côté (Longueuil): Nous n'avons présenté aucun prix à ce sujet pour les débats. Nous désirons traiter ces pièces du courrier presque de la même manière que nous traitons les colis. Les taux seront fondés plus sur les frais encourus que cela ne se fait présentement car le tarif pour le courrier dépassant une limite est le même d'un bout à l'autre du pays. Les citoyens enverront tout leur courrier toutes les choses peuvent se présenter comme une lettre et dont le poids dépasse une livre par l'entremise du bureau de poste quand il s'agit d'une distance assez grande à parcourir car ils ne peuvent pas faire délivrer à un prix inférieur et que c'est moins onéreux de l'envoyer par courrier. À l'intérieur d'une petite région ou à l'intérieur d'une ville ils auront quelqu'un qui fera la livraison de sorte que cela permettrait à ces entreprises de prendre la crème du marché et de nous laisser le petit lait. C'est pourquoi nous essayons d'établir des tarifs qui nous permettront d'atteindre une situation plus concurrentielle avec les autres commerces dans ce domaine. Je crois que nous avons fait un bon départ. Et ce que nous avons est donné en ce qui a trait aux tarifs, monsieur MacKay?

M. J. A. H. Mackay (Sous-ministre des Postes, services d'exploitation): Oui, nous avons l'intention des membres du comité, mais elles n'ont pas été distribuées; on aurait dû en faire la distribution avant, monsieur le ministre.

M. Côté (Longueuil): Est-ce que nous les avons en quantité suffisante pour les distribuer? Je crois que si vous le désirez nous pouvons en faire la distribution maintenant, ou...

M. McCleave: Durant que l'on vérifie l'exactitude de ces derniers, dois-je comprendre que le but découlait principalement du fait que certains citoyens utilisaient la catégorie de la première classe pour les colis ou quelque chose du genre qui auraient dû être expédiés selon un autre système?

M. Côté (Longueuil): Il ne s'agit pas de contrebande. Pour les effets dépassant une livre, la catégorie de première classe était toujours prescrite au statut, nous ne pouvions pas changer ces tarifs. J'ai demandé au Parle-

[Texte]

that it will be more competitive than it is right now. because they can use first class for quite a high weight.

The Chairman: Mr. McCleave, would you allow Mr. McNulty a supplementary question?

Mr. McCleave: Certainly.

Mr. McNulty: Mr. Chairman, how much mail in the point of view of money and volume are we talking about first class over one pound?

Mr. Côté (Longueuil): Mr. Pageau can answer that.

The Chairman: Would you come to the microphone, Mr. Pageau, please?

Mr. Pageau (Director, Rates and Classification): In the first-class mail in total, 94.3 per cent are related to items of first-class mail within the one ounce weight scale. If we are talking over one ounce it does represent in the way of volume, .2 per cent of...

Mr. McCleave: The last table that has just been distributed gives us an idea of the rates that would be charged starting July 1 of this year and those starting on January 1 next year.

Mr. Pageau: The figures for mail over 16 ounces right now would be 5,560,000 pieces. This is because we have a uniform rate and the cost to the department of transporting heavy pieces of first-class mail between Ottawa and Toronto are far less because we pay the airlines on the basis of mileage and weight. We charge the same rate. This is why our competitors are eroding what is considered normally the monopoly of the Post Office. I think this gives you a comparison in those tables of what the mailers will pay; they pay much less now if they use only a short distance but they will pay more if they use the full transportation facilities across the country.

Mr. McCleave: I notice that the figures in Table 1 end at 66 pounds, so I suppose if you put two first-class letters weighing 66 pounds each, that would be about all one postman could take around the run of the day.

• 1535

The final question I have, Mr. Chairman, concerns on page 5 the proposed rights for members of the House of Commons to have four mailings of printed matter for any fiscal year, and I see that the Postmaster General will be making regulations. Some of us might want to send out books of the great speeches we have made while others

[Interprétation]

ment de me donner le pouvoir d'établir un certain tarif pour ce genre de courrier de sorte que nous serions dans une situation plus difficile que nous le sommes présentement car les usagers peuvent utiliser la catégorie de la première classe pour les envois de poids passablement élevé.

Le président: Monsieur McCleave permettriez-vous à M. McNulty de poser une question supplémentaire?

Mr. McCleave: Mais certainement.

Mr. McNulty: Monsieur le président, de quelle quantité de courrier parlons-nous du point de vue argent et du point de vue quantité, lorsque nous parlons du courrier de la première classe dépassant une livre?

Mr. Côté (Longueuil): Monsieur Pageau peut répondre à cette question.

Le président: Voulez-vous vous approcher du microphone, monsieur Pageau s'il vous plaît?

Mr. Pageau (Directeur des Tarifs de la Classification): Dans la catégorie de la première classe en total 94.3 p. 100 touche à des articles de la première classe pesant moins d'un once. Si vous voulez parler des articles pesant plus d'un once cela représente en ce qui a trait à la quantité, .2 p. 100 de...

Mr. McCleave: Le dernier tableau qui vient d'être distribué nous donne une certaine idée des tarifs qui seraient en vigueur à partir du premier juillet de cette année et ceux qui seront en vigueur à partir du premier janvier de l'an prochain.

Mr. Pageau: Les données touchant le courrier dépassant 16 onces présentement seraient de 5,560,000 articles. Cela est tout simplement parce que nous avons un tarif uniforme et que les frais pour le ministère touchant le transport des articles pesant dans la catégorie de la première classe entre Ottawa et Toronto sont de beaucoup inférieurs car nous défrayons les compagnies de transport aérien en fonction du millage parcouru et du poids. Nous versions le même tar.f. C'est pourquoi nos concurrents ont un excès de plus en plus grand dans ce qui est considéré normalement comme le monopole du ministère des Postes. Je crois que cela vous donne une comparaison dans ces tableaux de ce que les expéditeurs auront à payer et ils paient beaucoup moins présentement si leurs envois parcourent une distance plutôt courte mais ils auront à verser plus s'ils veulent diviser le système de transport complet d'un bout à l'autre du pays.

Mr. McCleave: Je remarque que les données au tableau 1 se terminent au poids de 66 livres, je suppose donc que si vous déposer à la poste deux lettres de première classe pesant chacune 66 livres cela représenterait la charge de travail pour une tournée d'un facteur dans une journée.

La dernière question que je veux poser, monsieur le président, touche la page 5, le projet de privilège accordé aux députés à la Chambre des communes d'effectuer 4 renvois d'imprimer franc de port, au cours d'une année financière, et je vois que le ministre des Postes établira des règlements. Certains d'entre nous peuvent désirer

[Text]

would be more modest and content themselves with a one or two-page letter. I wonder what the Postmaster General had in mind to stem the flow of verbiage from Parliament Hill?

The Chairman: Mr. Côté.

Mr. Côté (Longueuil): That will be under the same regulations as the householder mail, where we had negotiations with the Letter Carriers Union. Is that right, Mr. Pageau?

Mr. Pageau: Yes.

Mr. McCleave: The other question was the one I asked at the start, whether technically it should not have been a reference to section 46 instead of 44. There is no answer now; I presume one will be given to us at the time we reach that clause.

The Chairman: On the second round, Mr. Dinsdale, are you still on clause 2?

Mr. Dinsdale: Yes. I would like clarification from the Minister, Mr. Chairman, on the matter of downgrading of the service. I was just dealing with this when my time expired—the fact that we were continuing on a five-day week service and we are not restoring the 24 hour service. If we are going to get efficiency in the Post Office Department...

Mr. Côté (Longueuil): I do not get that point, of restoring 24-hour service.

Mr. Dinsdale: Are we going to have 24-hour service?

Mr. Côté (Longueuil): Do you mean service the day you put it in the mail and the day it will be delivered?

Mr. Dinsdale: Yes.

Mr. Côté (Longueuil): This is the assured mail program that we are talking about. But there has never been a 24-hour service. There was never assurance that a letter taken to the post office would be delivered within 24 hours. Many times it happened, but with the increase in volume it has been quite a long time since there has been 24-hour service. But with the assured mail program that we are bringing in now throughout Canada, we will reach that objective of delivering a letter on the next delivery day.

Mr. Dinsdale: Be that as it may, the information I want to get refers to the attitude of the postal employees who, of course, are absolutely essential if post office problems are going to be resolved.

Mr. Côté (Longueuil): A very important part.

Mr. Dinsdale: One of the difficulties has been the discontent within postal employees and this does not seem

[Interpretation]

envoyer par la poste sous forme de livre, les discours les plus importants que nous avons prononcé alors que d'autres seront plus modestes et se contenteront d'envoyer une lettre d'une page ou deux. Je me demande comment le ministre des Postes a l'intention de réduire le flot de verbiages qui peut découler de la colline parlementaire?

Le président: Monsieur Côté.

M. Côté (Longueuil): Cela relèvera des mêmes règlements que les envois sans adresses pour lesquels nous avons eu des négociations avec le syndicat des facteurs. Est-ce exact, monsieur Pageau?

M. Pageau: Oui.

M. McCleave: Une autre question est celle que j'ai posée au début de mon intervention, à savoir si techniquement il ne devrait pas y avoir un rapport à l'article 46 plutôt qu'à l'article 44. Il n'y a pas de réponse présentement; je présume qu'une réponse nous sera fournie au moment où nous arriverons à l'étude de cet article.

Le président: Pour le deuxième tour de questions, monsieur Dinsdale, est-ce que vous voulez toujours parler de l'article 2?

M. Dinsdale: Oui. Je voudrais avoir certaines clarifications du Ministre, monsieur le président, en ce qui a trait à la diminution du service postal. C'est ce dont je parlais lorsque mon temps s'est écoulé tout à l'heure, le fait que nous continuions à offrir un service de 5 jours durant la semaine et que nous n'ayions pas restauré le service de 24 heures. Si nous avions l'intention de rendre le ministère des Postes vraiment efficace...

M. Côté (Longueuil): Je ne comprends pas tellement bien cette question de restaurer le service de 24 heures.

M. Dinsdale: Est-ce que nous allons avoir un service de 24 heures?

M. Côté (Longueuil): Voulez-vous parler d'un service le jour où vous déposez votre courrier à la poste et le jour au cours duquel il sera délivré?

M. Dinsdale: Oui.

M. Côté (Longueuil): Il s'agit ici du service de courrier assuré dont nous parlons. Mais il n'y a vraiment jamais eu un service de 24 heures. Il n'y a jamais eu d'assurance qu'une lettre déposée au bureau de poste serait livrée en dedans de 24 heures. Très souvent cela s'est produit mais avec l'augmentation de la quantité du courrier, cela fait passablement de temps qu'il n'y a plus de service de 24 heures. Mais avec le service de poste assuré que nous mettons en vigueur présentement d'un bout à l'autre du Canada, nous atteindrons cet objectif de livrer une lettre le jour suivant de livraison.

M. Dinsdale: Quoiqu'il en soit, les renseignements que je veux obtenir portent sur l'attitude des fonctionnaires du ministère des Postes qui, bien entendu, sont absolument essentiels si les problèmes des services postaux doivent être résolus.

M. Côté (Longueuil): C'est une partie très importante

M. Dinsdale: L'un des problèmes portent sur le mécontentement manifesté par les fonctionnaires du ministère

[Texte]

to be dissipating at all because the Minister had a telegram on April 6, 1971, which is based on this matter of service. Recently the postal employees were asked if they would not help to improve the public relations image of the Post Office Department and they said no, not under the existing working relations. There is even evidence that they might be working to rule rather than working with goodwill and good heart. But in this particular telegram of April 6, 1971, we have this paragraph:

Canadian taxpayers are entitled to full mail delivery and our members are entitled to job security guaranteed them by contract with your Department stop Continued attempts at cutting back mail delivery service at the expense of the Canadian taxpayers and our membership will not be tolerated stop At this crucial time, in the midst of this country's worst unemployment crisis, you Department should set the example of proper labour relations instead of plunging the country into further economic strife.

That has been followed up with a release that has just come to my attention today, June 8, in which the letter carriers in the second paragraph of a letter that has been sent to the Prime Minister say:

The Letter Carriers' Union of Canada insists upon a major shift from the hesitant and inadequate reversal of restrictive anti-inflationary policies to bold expansionary programs, and a stop in expenses that have no effect on the economy of the country.

This is signed by Mr. Roger Décarie the national President of the Letter Carriers' Union of Canada. This indicates that the employees are still not happy with the working conditions, the labour situation within the Post Office Department. It seems to me it is going to be essential, if you hope to improve the efficiency of the Post Office Department, to have their wholehearted co-operation.

• 1540

Mr. Côté (Longueuil): Yes, it is essential that we have the co-operation of the employees because they are the ones who really do the service. They can make it run or make it stop, and we have seen that in the past, but union representatives are not there only to tell their employees that their situation is bad. They should tell what their situation really is. When they make a statement such as that, I must tell you they do not consult us before they do it. They want us to consult them for sure when we do anything, and we have consulted them on anything we have done, any new services or any new changes. However, it does not mean that we will always accept what their thinking is. We do consult with them, but we are still managing the Post Office. We are the ones who are managing the Post Office.

Regarding the security of the letter carriers—I have answered that question already in the House because it

[Interprétation]

des Postes et cela ne semble pas s'améliorer du tout puisque le Ministre a reçu un télégramme le 10 avril 1971 dont le libellé est fondé sur cette question de service. Récemment, les employés du service postal se sont vus demander s'ils n'aideraient pas à améliorer les relations publiques du ministère des Postes et ils ont répondu: «Non, pas selon les conditions de travail actuelles». Il y a certaines preuves à l'effet que ces employés s'en tiennent strictement au règlement plutôt que de travailler avec bonne volonté et de bon cœur. Mais dans ce télégramme particulier en date du 6 avril 1971, nous lisons le paragraphe suivant:

«Les contribuables canadiens ont droit à un service complet de la livraison du courrier et nos syndiqués ont droit à la sécurité d'emploi qui leur est garantie par la convention signée avec votre ministère (stop) Les tentatives continuent de réduction du service de livraison postale aux frais des contribuables canadiens et de nos syndiqués ne seront plus tolérés (stop) A cette époque particulièrement grave, au milieu de la crise de chômage la plus importante de notre pays, votre Ministère devrait donner l'exemple de relations de travail adéquates plutôt que de plonger le pays dans une crise économique encore plus forte.

Cela a été suivi d'un communiqué de presse qu'on a porté à mon attention aujourd'hui, le 8 juin, dans lequel les facteurs, dans le deuxième paragraphe d'une lettre qui a été envoyée au premier ministre déclare:

«Le syndicat des facteurs du Canada insiste sur un changement important de l'attitude hésitante et inefficace visant à renverser les politiques restrictives et anti-inflationnaires des programmes d'expansion totale et l'arrêt des dépenses qui n'ont aucun effet sur l'économie général du pays.»

Cette lettre est signée par M. Décarie, le président national du syndicat des facteurs du Canada. Ceci montre que les employés sont toujours mécontents des conditions de travail au sein du ministère des Postes. A mon avis, si vous espériez améliorer la productivité du ministère des Postes, vous devez pouvoir bénéficier de leur coopération.

M. Côté (Longueuil): Oui, nous devons avoir la coopération des employés car le service dépend d'eux en fait. C'est eux qui le font fonctionner ou qui l'en empêchent et nous avons pu nous en rendre compte; mais les employés du syndicat ne sont pas toujours là pour dire à leurs employés que la situation est mauvaise. Ils devraient exposer la situation telle qu'elle est en réalité. Lorsqu'ils font une déclaration de ce genre, inutile de vous dire qu'ils ne nous consultent pas auparavant. Ils veulent que nous les consultations avant que nous ne fassions quoi que ce soit et nous le faisons, nous les consultons à chaque fois que nous voulons prendre de nouvelles mesures ou changer quelque chose. Certes, nous n'acceptons pas toujours leur opinion mais nous les consultons. De toute façon, c'est nous qui gérons les postes.

En ce qui concerne la sécurité des facteurs, j'ai déjà répondu à cette question à la Chambre en disant que

[Text]

was put there—I have said that we are not cutting any services. Instead, there are more letter carriers now than there have ever been before. We have started to implement a letter carrier service in 24 cities this year or around 24 cities. In some areas, when you think we are cutting service short—we have to make evaluation all the time of the different walks they are doing, and this is done—they know we are doing that work—and it has to be done like that. There was also a problem with the Fairview Mall in Toronto where instead of having a third of the walk for a letter carrier we installed a boutique which hired 10 people to give the service, and the people who were the tenants of that shopping centre had to decide if they wanted that boutique or the letter carrier service. They decided for the boutique. So we gave them the boutique and everybody is happy with it. They do not have letter carrier service, but we employ in that boutique 10 people instead of being a third of a walk for a letter carrier. So any argument can be used. There was also one that was put not long ago that I was a liar. I do not reply to that kind of thing—by the same man.

Mr. Dinsdale: Is the Minister suggesting that the cut-back from six days to five days a week is not a part of the employees' complaint? When they referred in the telegram last April 6 to the cutting back of mail delivery service, was this not a part of their criticism?

Mr. Côté (Longueuil): The letter carriers have been asking for 20 years, I think, to work 5 days a week. They have been asking for it, as far as the delivery service...

Mr. Dinsdale: Yes.

Mr. Côté (Longueuil): ...for 20 years. They have it now so they cannot come back and you cannot come and say: "Do you not think the cut of that from six to five days..."

Mr. Dinsdale: They were asking for the five-day week for employees, but not the five-day service necessarily.

Mr. Côté (Longueuil): What does it mean then if you do not have employees? You do not have the Saturday delivery service that they wanted to go off. They wanted their long weekends the same as everybody else. That was their request.

Mr. Dinsdale: Obviously, if we are to judge by these communiqués that I have referred to this afternoon, the employees are still not happy in the service and this is an essential weakness of the Post Office Department.

Mr. Côté (Longueuil): Find me a union leader in Canada who will say that his employer is a very good employer, that he is an example of all that. This is their job to find some weaknesses and they are doing it.

Mr. Dinsdale: I think we could find some happy...

Mr. Côté (Longueuil): Surely, if there are some unhappy employees in the country it does not mean that everybody is unhappy.

Mr. Dinsdale: I have one question arising from the memorandum that was placed in our hands this afternoon, the proposed first-class rates, mail over one pound.

[Interpretation]

nous n'interrompons aucun service. En fait, il y a plus de facteurs maintenant qu'il n'en a jamais eu. Nous avons commencé à mettre sur pied un service de facteurs dans 24 villes et dans leurs environs. Dans certains secteurs, parce que vous pensez que nous diminuons le service, nous devons évaluer constamment les parcours qu'ils doivent faire et ceci est indispensable. Il y a également eu des difficultés à propos du Fairview Mall à Toronto où, au lieu de faire faire $\frac{1}{3}$ de tournée aux facteurs, nous avons installé une boutique comprenant 10 employés. Les locataires de ce centre d'achat ont dû décider entre la boutique ou le service des facteurs et ont donné la préférence à la boutique. Par conséquent, nous leur avons donné et tout le monde est content. Ils n'ont pas de service de facteurs mais, dans cette boutique, nous employons 10 personnes au lieu qu'un facteur fasse $\frac{1}{3}$ de tournée. On peut donc utiliser tous les arguments. Il y a quelque temps, on a également dit que j'étais un menteur. Je ne réponds pas à ce genre de chose..

M. Dinsdale: A votre avis, monsieur le Ministre, les employés ne se plaignent pas du fait que le service est de 6 jours à 5 jours par semaine? Ceci ne faisait-il pas partie de leurs critiques, dans le télégramme qu'ils nous ont envoyé le 6 avril à propos de l'interruption du service de livraison du courrier?

M. Côté (Longueuil): Pendant 20 ans, les facteurs ont demandé à travailler 5 jours par semaine. Ils l'ont demandé...

M. Dinsdale: Oui.

M. Côté (Longueuil): .. pendant 20 ans. Ils l'ont maintenant et ils ne peuvent pas revenir nous dire: «Ne pensez-vous pas que diminuer le service...».

M. Dinsdale: Ils demandaient une semaine de 5 jours pour les employés, ce qui ne veut pas nécessairement dire un service de 5 jours.

M. Côté (Longueuil): Qu'est-ce que cela veut dire, si vous n'aviez pas d'employé? Il n'y a pas de distribution de samedi parce que les employés voulaient leurs fins de semaine, comme tout le monde. C'est ce qu'ils nous ont demandé.

M. Dinsdale: Si nous jugions en fonction des communiqués auxquels j'ai fait allusion cet après-midi, les employés sont toujours mécontents du service et c'est l'une des principales faiblesses du ministère des Postes.

M. Côté (Longueuil): Trouvez-moi un leader syndicaliste au Canada qui dira que son employeur est excellent etc. Ils doivent avant tout trouver des faiblesses et c'est ce qu'ils font.

M. Dinsdale: Il y en a qui sont contents...

M. Côté (Longueuil): Le fait qu'il y ait des employés mécontents au Canada ne veut pas dire qu'il n'y en a pas de contents.

M. Dinsdale: Je voudrais poser une question à propos du document qui nous a été remis cet après-midi; il s'agit du tarif de première classe pour les objets dépassant une

[Texte]

I noticed that the differential is based on distance. Is that correct?

Mr. Pageau: Yes.

Mr. Dinsdale: So our friends in isolated places are going to be under a regional disadvantage. What has been the policy hitherto? Has there been an equalization basis?

Mr. Pageau: Up to one pound, yes.

Mr. Dinsdale: Yes.

• 1545

Mr. Pageau: It does exist in third-class. Any item up to one pound can be mailed anywhere in Canada at the same rate regardless of distance, including newspapers and books. However, the users of heavy items of first-class are businesses. But I think it would be possible. It would provide an advantage to regain the market we lost in 1968, when we abolished the air parcel post service because it was too expensive for people to send an air parcel within the province. We lost the traffic to our competitors. After having met the business community they told us we were charging the same rate to send a parcel from Ottawa to Toronto or Montreal to Toronto as we were for one from St. John's, Newfoundland—and our cost to Air Canada to transport this is five times greater than the other one. We know that the big market is within provinces. This constitutes about 75 per cent of the real market, and we lost this because of the uniformity of rates for a short distance. Rates from the post office have no relation to our costs at all.

Mr. Dinsdale: In other words, this business has gone to air parcel post, has it?

Mr. Pageau: Either to airmail or other air corridors. Our air corridors are doing a big business stealing away the traffic.

Mr. Côté: We do not make publicity for our competitors.

Mr. Dinsdale: Will this make your rates competitive with the alternative service?

Mr. Pageau: Yes, this is one step. We only have five zones now. We hope to have a more realistic zone system than we have, but we are using the same one as we have for parcel post for the time being.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, it puzzles me that we are proposing such a sharp increase in the rates of first-class mail, precisely that classification of mail, which over the years came closer than any other form of mail to paying for itself. Three years ago the rate for first-class mail in a city was four cents and mail from one city to another was five cents. We raised that to six cents, which was a 50 per cent rise in the local rates and a 20 per cent rise in onward rates. Now you are proposing to raise it to a flat seven cents and to increase it to eight cents next year. It was only the last year or so that you lost money on first-class mail. Is that not true?

[Interprétation]

livre. Je vois que la différence est fondée sur la distance. Est-ce juste?

M. Pageau: Oui.

M. Dinsdale: Par conséquent, les habitants des régions isolées vont être désavantagés. Quelle a été la politique dans ce domaine? Avez-vous tenté de faire une compensation?

M. Pageau: Jusqu'à une livre, oui.

M. Dinsdale: Oui.

M. Pageau: Cela existe pour la troisième classe. Tout objet de plus d'une livre peut-être envoyé au Canada au même prix, quelle que soit la distance, y compris les journaux et les livres. Toutefois, ce sont les entreprises, les sociétés qui envoient des objets lourds en première classe. Je crois que ce serait possible. Cela nous permettrait de regagner le marché que nous avons perdu en 1968 parce que nous avons aboli le service de colis aériens parce qu'il était trop cher pour les habitants d'envoyer un colis par avion dans une province. Nous avons laissé nos concurrents se charger de ce service. Lorsque nous avons rencontré des hommes d'affaires, ils nous ont dit que nous faisons payer le même prix pour envoyer un colis d'Ottawa à Toronto ou de Montréal à Toronto que pour en envoyer un de Saint-Jean, Terre-Neuve et que notre prix était cinq fois plus élevé par rapport à Air Canada. Nous savons que le marché se situe au sein des provinces. Cela constitue environ 75 p. 100 du marché réel et nous l'avons perdu en raison de l'uniformité des tarifs sur les petites distances. Les tarifs ne sont absolument pas liés à nos dépenses.

M. Dinsdale: En d'autres termes, ces entreprises ont eu recours au colis aérien n'est-ce pas?

M. Pageau: Soit au courrier aérien soit aux autres courriers aériens.

M. Côté: Nous ne faisons pas de publicité pour nos concurrents.

M. Dinsdale: Est-ce que vos tarifs pourront entrer en concurrence avec ceux des autres services?

M. Pageau: Oui, c'est l'une des mesures dans ce but. Nous avons seulement cinq zones maintenant. Nous espérons avoir un système de zones plus réalistes maintenant mais, pour l'instant, nous nous servons du même que pour les colis.

M. Orlikow: Monsieur le président, je suis étonné de voir que nous envisagions d'augmenter autant les tarifs de courrier de première classe alors que cette classe a été la plus rentable. Il y a trois ans, le tarif du courrier de première classe dans une ville était de .04¢ et, d'une ville à l'autre, de .05¢. Nous l'avons fait passer à .06¢, soit une augmentation de 50 p. 100 des tarifs locaux et de 20 p. 100 des tarifs interurbains. Ministenant vous voudriez que le tarif soit augmenté jusqu'à .07¢ et jusqu'à .08¢ l'année prochaine. Ce n'est que l'année dernière que vous avez perdu de l'argent sur le courrier de première classe, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Côté: We always have lost money on first-class mail, I think. I think every year we have a deficit in every class of mail.

Mr. Orlikow: I understand that as late as 1969-70 the loss on first-class mail was less than half a million dollars and it is only in the last year, partly as a result of the labour difficulties and partly as a result of the increased wages, that the deficit for first-class mail went up.

Mr. Côté: Yes; but it was still a loss.

Mr. Orlikow: Now?

Mr. Côté: Yes.

Mr. Orlikow: It seems to me, Mr. Chairman, that the Post Office is following precisely the same course and will have exactly the same results as the railways. The railways said they were losing money on passenger business so they raised the rates on passenger business, and the more they raised the rates on passenger business the less business they had.

• 1550

Now, if you raise the rate you are going to force the users—I am not talking about the person who writes his mother a letter or the grandmother who writes the grandchild a letter, I am talking about the business community—you are going to force them to look for other alternatives which they can do cheaper than mailing at 8 cents a letter.

An hon. Member: Like using the telephone.

Mr. Orlikow: No...

Mr. Côté (Longueuil): We still have the cheapest first-class rates within most of the countries that we know of.

Mr. Orlikow: Yes, but you say in your statement, in this background information, that a very large percentage, 80 per cent or more of first-class mail is business mail. One of two things is going to happen. If the cost to them, the cost to an oil company which has a very large number of customers, the cost to a retail store which has a very large number of customers who buy on credit or pay at the end of the month, if the rate goes up very much they are going to do one of two things. They are either going to pass that increase along to their customer in increased prices. You can say that the total increase to a customer is not very much but the increase if you have a million customers is a lot of money. Or else, they are going to look for an alternative. They may try, and I understand some of them have, to set up alternative delivery services.

Mr. Côté (Longueuil): Yes, but this is especially the reason we made it in two steps: we do not want to affect the big customers of the Post Office too much in the same year and we have more and more dialogue with our customers than we ever used to have in the past. We tell them in advance that they can expect an increase in such and such a way, not exactly telling what would be the increase. We can talk to them in a way that they can understand our position and we also are, I think, smart enough in the department to know that we can out-price

[Interpretation]

M. Côté: Nous avons toujours perdu de l'argent sur le courrier de première classe, je crois. Nous avons été déficitaires dans ce domaine tous les ans.

M. Orlikow: En 1969-1970, la perte sur le courrier de première classe se montait à moins d'un demi-million de dollars et ce n'est que l'année dernière, d'une part en raison des difficultés avec la main-d'œuvre, d'autre part à la suite des augmentations de salaire, que le courrier de première classe a causé un déficit.

M. Côté: Oui, mais c'était néanmoins une perte.

Mr. Orlikow: Maintenant?

M. Côté: Oui.

M. Orlikow: A mon avis, monsieur le président, le ministère des Postes se comporte exactement de la même façon que les chemins de fer et obtiendra les mêmes résultats. Les chemins de fer ont dit qu'ils perdaient de l'argent sur les trains de passagers et ont donc augmenté les tarifs pour les passagers; plus ils ont augmenté les tarifs pour les passagers, plus le service a diminué.

Si vous augmentez les tarifs, vous allez forcer les usagers, je ne pense pas à la personne qui écrit une lettre à sa mère ou à la grand-mère qui écrit à son petit-fils, je pense au monde des affaires, vous allez les forcer à chercher de nouvelles possibilités qui leur permettraient de payer leur courrier moins cher.

Une voix: Se servir du téléphone par exemple.

M. Orlikow: Non.

M. Côté (Longueuil): Notre tarif de première classe est néanmoins plus que celui de la plupart des pays.

M. Orlikow: Oui, mais vous avez dit dans votre déclaration, que 80 p. 100 du courrier de première classe est du courrier commercial. Deux choses peuvent se produire, si les frais d'une compagnie pétrolière qui a de nombreux clients, les frais d'un magasin de détail qui a de nombreux clients qui paient à crédit ou à la fin du mois, augmentent beaucoup, ils ont le choix entre deux possibilités. Soit, ils vont faire payer cette augmentation à leurs clients en augmentant les prix, vous me direz que l'augmentation totale pour un client n'est pas très grande mais, si vous avez un million de clients, cette augmentation représente beaucoup d'argent. Soit, ils vont chercher une autre possibilité. Ils peuvent essayer, et je crois que certains l'ont déjà fait, de mettre sur pied des services de livraison de rechange.

M. Côté (Longueuil): Oui, mais c'est justement pour cela que nous procédons en deux fois: nous ne voulons pas trop affecter les gros clients de la poste au cours de la même année et nous avons beaucoup plus de relations avec nos clients que nous en avions auparavant. Nous les prévenons à l'avance d'une éventuelle augmentation, sans leur dire exactement de combien elle sera. Nous pouvons leur parler, leur expliquer les raisons de notre attitude et nous sommes assez intelligents pour savoir quand notre situation est telle que l'industrie peut nous remplacer à

[Texte]

ourself, like you say, and put ourselves in a position where business could do it at a cheaper price. But let me tell you one thing, Mr. Orlikow, if they could do it cheaper, they would do it cheaper.

Many companies are doing it now, not because of the price many times, but because of the service. This is why we are talking mostly about organizing new services in the department to recuperate the business that we lost and not because our rates were high but because we could not give the service that they were looking for.

Mr. Orlikow: Yes, but I am suggesting to you that when your rate goes up to 8 cents—take an organization like the telephone company in every city which has as its customer virtually every house or take the electric power company or the city water system which has every house—if the rates go up and they have gone up as I pointed out, in three years they have gone up from 5 cents to what will be 8 cents, that is a very substantial increase—what is to prevent the telephone system, the hydro or the water system from simply doing what—I know the City of Winnipeg hydro did for many years have its own delivery system.

Mr. Côté (Longueuil): But why did they come back to the Post Office?

Mr. Orlikow: They came back because it paid them. But I am suggesting to you that if you continue to raise the rates you are going to encourage them to look for alternatives. If you drive away that kind of customer, then the price per unit—because that must be a very substantial part of your business—the price per unit will go even higher. It seems to me that you are...

Mr. Côté (Longueuil): Maybe one thing that we will do, maybe one day you will see the letter carriers reading the meters for the hydro power.

● 1555

Mr. Orlikow: This will come a long time, if it comes, after you have lost the business.

Mr. Côté (Longueuil): No, we will get more business.

Mr. Dinsdale: Could I ask a supplementary, Mr. Orlikow, on this point of the letter carrier performing an alternate function or a double function. The Minister has suggested that we might see the day when a letter carrier will also be reading a meter. Is this permissible under the existing policy of the department?

Mr. Côté (Longueuil): Under the act right now is it possible?

Mr. Dinsdale: Yes. For example, can a person who delivers rural mail also deliver newspapers?

Mr. Côté (Longueuil): I know of some letter carriers who are very nice to our customers and who sometimes will pick up a parcel that they will deliver to a neighbour maybe 10 miles from there and do this free. You want to know if he could deliver a newspaper? He actually does so for us.

[Interprétation]

moins de frais. J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur Orlikow, si les entreprises et les sociétés peuvent se passer de nous et payer moins cher, elles le feront. De nombreuses sociétés le font maintenant, non pas en raison du prix, mais en raison du service. C'est pourquoi nous allons surtout nous efforcer d'organiser de nouveaux services au sein du ministère afin de récupérer ce que nous avons perdu, non pas à cause de nos tarifs trop élevés, mais à cause de la qualité insuffisante du service.

M. Orlikow: Oui, mais lorsque votre tarif sera de 8 p. 100, prenez une organisation comme la compagnie de téléphone qui a un client pratiquement dans toutes les maisons ou prenez les compagnies d'énergie électrique ou le système d'eau de chaque ville, si les tarifs augmentent et, comme je l'ai fait remarquer, en trois ans, ils ont augmenté de 5 p. 100 à bientôt 8 p. 100, qu'est-ce qui empêchera la compagnie du téléphone, les compagnies hydro-électriques ou les compagnies d'eau de faire ce qu'a fait l'hydro de Winnipeg depuis plusieurs années, c'est-à-dire de mettre sur pied son propre système de livraison.

M. Côté (Longueuil): Mais pourquoi sont-ils revenus à la poste?

M. Orlikow: Ils sont revenus parce que ça leur revenait moins cher. Mais si vous continuez à augmenter vos tarifs, vous allez les pousser à chercher des solutions de rechange. Si vous éloignez ce genre de clients, le prix par unité va encore augmenter davantage. A mon avis, vous êtes...

M. Côté (Longueuil): Peut-être ferons-nous autre chose, peut-être un jour verrez-vous les facteurs lisant les compteurs pour les compagnies hydro-électriques.

M. Orlikow: Si jamais cela arrive, ça se passera dans un avenir lointain après que vous aurez perdu votre commerce.

M. Côté (Longueuil): Non nous aurons un meilleur chiffre d'affaires.

M. Dinsdale: Puis-je poser une question supplémentaire monsieur Orlikow au sujet du facteur qui remplit une autre fonction ou double emploi. Le ministre a prétendu qu'il pourrait arriver un jour qu'un facteur puisse aussi lire les compteurs de l'Hydro. Cela est-il possible en vertu de la politique qui existe à l'heure actuelle au sein de votre ministère?

M. Côté (Longueuil): Cela est-il possible en vertu de la Loi actuelle présentement?

M. Dinsdale: Oui. Par exemple, une personne qui livre du courrier dans un comté rural peut-elle aussi livrer les journaux?

M. Côté (Longueuil): Je connais certains facteurs qui sont les plus obligeants envers nos clients et qui parfois cueilleront un colis pour le livrer à un voisin qui habite à 10 milles plus loin et tout cela gratuitement. Vous voulez savoir si un tel facteur pourrait livrer un journal? De fait, il le fait actuellement pour nous.

[Text]

Mr. Dinsdale: Yes. Let us take another example which happens in the outlying areas.

Mr. Orlikow: Is this on your time or on my time? I do not want to be difficult but if it is on your time I do not mind but if it is on my time I suggest you continue on your next round.

Mr. Dinsdale: This is the last request. For instance a mail courier who is delivering the mail from city to city, could he also deliver articles other than mail?

Mr. Côté (Longueuil): These people are usually not our employees, they are contractors and they have a contract with us to bring the mail from one point to the other. They could very well also be in another kind of business.

Mr. Dinsdale: This is interesting.

Mr. Pageau: They have to follow the schedule. They are committed to a schedule which we have established after testing the time it takes. You are talking about transportation of our rural courriers?

Mr. Dinsdale: Between towns and cities.

Mr. Pageau: The schedule which is set by the Post Office is determined by the time it takes to travel at a reasonable speed and he has to meet these timings. I do not think this would allow him to do all the things that you suggest.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, what is the estimated loss on delivery of first class mail for the last year?

Mr. Côté (Longueuil): A deficit of \$35 million.

Mr. Orlikow: That is for the last year which you have.

Mr. Côté (Longueuil): That is for 1970-71.

Mr. Orlikow: All right. What would the estimate be if you do not get the increase?

Mr. Boughner: For 1971-72 if there was no increase, what is the estimate?

Mr. Orlikow: Yes.

Mr. Boughner: The estimated deficit for first class mail would be \$33.9 million.

Mr. Orlikow: What was the deficit for the last 10 years for second class mail?

Mr. Boughner: For the last 10 years?

The Chairman: Order. I do not think this bill provides any second mail.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I am sorry. The point I want to develop is that I think we are putting the

[Interpretation]

M. Dinsdale: Oui. Prenons un autre exemple qui peut se passer dans les centres périphériques.

M. Orlikow: Est-ce que vous posez là cette question durant votre temps de parole ou durant mon temps de parole? Je ne veux pas vous causer des ennuis mais si vous posez ces questions sur votre temps de parole cela m'est égal mais si c'est sur mon temps de parole je propose que nous poursuivons notre prochaine ronde de questions.

M. Dinsdale: De là ma dernière question. Par exemple un facteur qui livre le courrier d'une ville à l'autre peut-il aussi livrer les articles autres que du courrier?

M. Côté (Longueuil): Ces personnes ne sont pas habituellement nos employés mais ils sont plutôt des contracteurs indépendants et ils ont conclu un contrat avec nous afin de livrer du courrier d'un endroit à un autre et ils pourraient tout aussi bien s'occuper d'un autre genre d'affaires.

M. Dinsdale: C'est intéressant.

M. Pageau: Ils doivent quand même suivre un horaire. Ils se sont engagés à suivre un horaire que vous avez établi après avoir vérifié le temps qu'il faut; vous parlez de transport de nos facteurs ruraux?

M. Dinsdale: D'une ville à l'autre oui.

M. Pageau: L'horaire qui est établi par le bureau de poste est déterminé par le temps qu'il faut pour voyager d'un endroit à l'autre à une vitesse raisonnable et le facteur doit se conformer à cet horaire. Je ne pense pas que cela lui permettrait de faire toutes les choses dont vous parlez.

M. Orlikow: Monsieur le président, à combien estimez-vous vos pertes d'argent sur la livraison du courrier de première classe au cours de l'année dernière?

M. Côté (Longueuil): Nous avons eu un déficit de 35 millions de dollars.

M. Orlikow: Ce chiffre vaut pour l'année dernière.

M. Côté (Longueuil): C'est pour l'année 1970-1971.

M. Orlikow: Très bien. Quelles seraient vos estimations si vous n'obteniez pas l'augmentation dont vous parlez?

M. Boughner: Pour 1971-1972 s'il n'y avait pas augmentation quelles seraient les prévisions est-ce-là votre question?

M. Orlikow: Oui.

M. Boughner: Le déficit prévu pour le courrier de première classe serait de 33.9 millions de dollars.

M. Orlikow: Quel a été le déficit au cours des 10 dernières années pour le courrier de seconde classe?

M. Boughner: Pour les 10 dernières années?

Le président: A l'ordre, je ne crois pas que le présent bill s'occupe de courrier de seconde classe.

M. Orlikow: Monsieur le président je regrette. Le point que j'essaie de développer est que à mon avis nous im-

[Texte]

increase in the wrong place. The increase should be in second or third class mail, not in first class mail. I would like to get the figures on what the losses were for second or third class mail. I want to find out from the Minister and the department why, if the figures I have are correct, they are proposing the increase in first class mail.

Mr. Côté (Longueuil): I said in the House the other day that we were now making a study of all the second class rates. As far as third class rate is concerned I said there would be an increase but that it was not within the law. It is now done by regulation. I do not need to go to Parliament to increase the third class mail but I cannot increase the third class mail unless I increase the first class. We do not give the same service on the third-class or the second-class that we give on the first-class, and so cannot charge the same price.

• 1600

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I get very little first-class mail which I do not want or which I have to get because I have charged my gas bill or my oil bill, but I get a hell of a lot of third-class mail which would leave me very happy if it did not come and I know that my postman would be very happy if he did not have to deliver it. One of the ways that you could cut back on the junk mail which my and every other Canadian home gets would be to bump the rate up and drive some of these parasites out of the business.

Mr. Côté (Longueuil): Do not forget that the third-class mail, Mr. Orlikow, is not the only mail that you do not like to have. There are all the Christmas cards, the post-cards, the...

An hon. Member: Christmas cards? I thought they had to go first-class now.

Mr. Côté (Longueuil): That is third-class mail. If it goes first-class, you would pay the full price on it. There are a lot of things that come into the third-class and not only the things that you do not like. That brings us a revenue of about \$70 million and if we did not have that mail to fill the letter carrier's bag, and he has to deliver just the same at these doors, that would mean that we would have to get \$70 million or of something else.

Mr. Orlikow: Third-class mail brings you \$70 million?

Mr. Côté (Longueuil): Revenue.

Mr. Orlikow: But how much does it cost to deliver?

Mr. Côté (Longueuil): We lose about \$30 million a year with it. That is why nobody wants to buy the post office.

Mr. Orlikow: I am suggesting to you, Mr. Minister, that before I am going to vote for an increase in first-class mail, mail which is on the whole necessary, which

[Interprétation]

sons une augmentation de prix à la mauvaise catégorie de courrier. L'augmentation devrait viser le courrier de seconde classe ou de troisième classe et non pas de première classe. J'aimerais obtenir des chiffres sur les pertes pour les courriers de seconde et de troisième classe. Je veux demander au ministre et à ses fonctionnaires si les chiffres que j'ai sont exacts et pourquoi ils se proposent d'imposer une augmentation sur le courrier de première classe.

M. Côté (Longueuil): J'ai dit que maintenant nous étions en train de faire une étude de tous les taux de courrier de seconde classe. En ce qui a trait au courrier de troisième classe j'ai dit qu'il y aurait une augmentation mais que présentement les Lois ne la garantissent pas. Cela se fait présentement par règlement. Et ce n'est donc pas nécessaire pour moi d'aller à la Chambre pour proposer une augmentation du courrier de troisième classe mais je ne peux augmenter le courrier de troisième classe à moins que j'augmente celui de première classe. Comme le service n'est pas le même en première classe qu'en deuxième ou troisième classe, le prix ne peut pas être le même non plus.

M. Orlikow: Monsieur le président, je reçois très peu de courrier première classe dont je n'ai que faire ou parce qu'il faut qu'il en soit ainsi étant donné que ma note de gaz ou de combustible est payée sur mon compte; en revanche, je reçois énormément de courrier de troisième classe et je serais très satisfait de ne pas le recevoir; je sais également que mon facteur serait ravi de ne pas avoir à me l'apporter. Pour supprimer tout ce courrier de prospectus inutile que tous les Canadiens reçoivent, en pourrait faire monter les prix, ce qui exclurait énormément de parasites.

M. Côté: Monsieur Orlikow, n'oubliez pas que le courrier de troisième classe représente seulement le courrier dont vous voudriez vous débarrasser. Il y a les cartes de Noël, les cartes postales, les...

Une voix: Les cartes de Noël? Je pensais qu'elles devaient être acheminées en première classe.

M. Côté: Ça fait partie du courrier troisième classe. Si elles sont acheminées en première classe, il faut payer le tarif plein. Il y a énormément de choses qui entrent dans le courrier de troisième classe et non seulement les prospectus. Cela nous procure un revenu d'environ 70 millions de dollars et si nous n'avions pas ce courrier pour remplir le sac du facteur, cela voudrait dire qu'il faudrait se procurer 70 millions de dollars autrement.

M. Orlikow: Le courrier de troisième classe vous rapporte 70 millions de dollars?

M. Côté: En effet.

M. Orlikow: Mais combien ça coûte-t-il pour le livrer?

M. Côté: Nous perdons environ 30 millions par année, c'est pourquoi personne ne veut acheter le ministère des Postes.

M. Orlikow: Monsieur le Ministre, avant de voter une augmentation sur le courrier de première classe, courrier généralement nécessaire, qu'on a demandé et que j'aime-

[Text]

has been asked for and that I would like to receive, I am not going to vote for that increase in first-class mail until you show me that you...

Mr. Forget: Since when did you vote with the Liberals?

Mr. Orlikow: It is not very often, I agree, and I do not apologize for that.

The Chairman: Order. Are you through, Mr. Orlikow? Your time is up.

Mr. Orlikow: I know, but could the Minister just tell me when is he likely to bring in a revision of the third-class mail rate?

Mr. Côté (Longueuil): I intend to increase the third-class mail as soon as the first-class mail is increased.

Mr. Orlikow: Yes, but if you do that you will not need the increase in first-class.

Mr. Côté (Longueuil): The \$37 million that we talked about is the first- and third-class mail—and registered.

Mr. Orlikow: I have said a lot but put me down again, please.

The Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I neglected one question earlier. I had raised it in the House but perhaps I should raise it here as well. It concerns the third-class mailing rate for charitable organizations, and I think that the point that I made then perhaps was reinforced by the fact that the act does contain, I think, two specific references in relation to exemptions for mailing material sent to blind persons. I would therefore ask if any decision has been taken by or discussion taken place between the Minister and his officials with regard to a different deal for charitable organizations, and, if so, what the outcome of that was?

Mr. Côté (Longueuil): I had representations from a group that represented three large third-class mailers, that Mr. Orlikow does not like at all and which is unsolicited mail also, the War Amputees, Tuberculosis and the Seals. What they wanted really was not to be exempted from the third-class rates but to be exempted from that increase in the rates.

I told them that we would look into that, but I also pointed out to them that it was not easy; that in the United States they have a kind of category where these could come in and that the deficit in that category in the States is about \$350 million. And now that it is a Crown corporation, they are looking for a way to get out of it.

Here in Canada we have about 35,000 organizations who, under National Revenue, are considered as charitable organizations and whose receipts you can use to take off your income tax as a gift. We were looking at that just the same but I did not give them a very optimistic reply as they left me. I told them that we would look into that and they will get their answer before July 1.

[Interpretation]

rais recevoir, je ne voterai pas pour cette hausse tant que vous ne m'aurez pas montré...

M. Forget: Depuis quand votez-vous avec les libéraux?

M. Orlikow: Ce n'est pas très souvent, j'en conviens et je m'en excuse.

Le président: A l'ordre. Avez-vous terminé monsieur Orlikow? Votre temps est écoulé.

M. Orlikow: Je sais mais le Ministre pourrait-il simplement me dire quand il effectuera une revision des tarifs concernant le courrier troisième classe?

M. Côté: J'ai l'intention d'augmenter les tarifs du courrier de troisième classe dès qu'on l'aura fait pour le courrier de première classe.

M. Orlikow: S'il en est ainsi, il sera inutile d'augmenter le tarif du courrier de première classe.

M. Côté: Les 37 millions de dollars dont nous avons parlé représentent le courrier de première et de troisième classe ainsi que le courrier recommandé.

M. Orlikow: J'ai déjà beaucoup parlé mais je voudrais avoir la parole à nouveau.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, j'ai négligé une question. Je l'avais posée à la Chambre mais peut-être serait-il bon de la poser ici également. Elle concerne le tarif du courrier de troisième classe tel qu'il est fixé pour les organismes de charité. Il serait bon de souligner que la loi contient deux références précises en ce qui concerne les exemptions pour le courrier destiné aux aveugles. J'aimerais savoir si l'on a pris une décision ou si les entretiens ont eu lieu entre le Ministre et les hauts fonctionnaires afin d'envisager un autre arrangement pour les organismes de charité et, dans l'affirmative, quel en a été le résultat?

M. Côté: Un groupe représentant de nombreux usagers de courrier de troisième classe m'a fait des instances; il s'agit du courrier que M. Orlikow n'aime pas du tout et du courrier qu'on ne sollicite pas: des amputés de guerre, la tuberculose et les timbres. En réalité, ils ne voulaient pas vraiment être exemptés des tarifs postaux de troisième classe mais plutôt de toute majoration de ces tarifs pour ainsi dire.

Je leur ai dit que je me pencherais sur la question mais je leur ai fait également remarquer que ce n'était pas facile; qu'aux États-Unis, une catégorie analogue existait et qu'elle entraînait un déficit d'environ 350 millions de dollars. Maintenant, il s'agit d'une société de la Couronne et ils envisagent d'en sortir.

Ici au Canada, nous comptons environ 35,000 organismes qui, aux termes du revenu national, sont considérés comme des organismes de charité et dont vous pouvez utiliser les reçus pour bénéficier d'exemption sur votre revenu. Nous nous sommes penchés sur la question mais cependant, je ne leur ai pas donné une réponse très optimiste lorsqu'ils m'ont quitté. Je leur ai dit que j'examinerai la question et que je leur rendrai réponse avant le 1^{er} juillet.

[Texte]

[Interprétation]

• 1605

Mr. McCleave: I think the representation I had was from a group other than the ones mentioned by the Minister.

Mr. Côté: They have sent a letter to all the members of Parliament.

Mr. McCleave: Was this a personal letter sent by one of the organizations in Halifax?

Mr. Côté: It is another CS, 35,00 of them.

Mr. McCleave: I take it the Post Office is not really tied though by any international convention in this regard. It is a matter of policy that can be determined in Canada itself.

Mr. Côté: It is within the regulations and the Postmaster General does not request Parliament's approval to do that. They would not do it without bringing it to the Cabinet.

Mr. McCleave: These solicitations by these organizations could still be done with whatever privileges and advantages there are within a third-class mailing system even if you had one third-class rate for others and a special third-class rate for the charitable organizations. Would you have that power?

Mr. Côté: This is what they want. We have that power to do it, but whether it is practical is another answer.

The Chairman: Any other questions? Mr. Cullen.

Mr. Cullen: I just want to go along with what Mr. McCleave has been saying. If you are looking at this area, I simply would like to make a representation for the war veterans that we would not be running our own Post Office or anything else if it were not for this group. If you are looking in this area, I hope that organizations such as the Legion and War Amps, if we have to pick a priority... I heard you say that there are 35,000. They are all worthwhile organizations. Nobody can deny that, but none of them would be in existence at all if it were not for the war veteran and if we are going to start anywhere, maybe War Amps would be a good place to start.

The Chairman: Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, what is the forecast for the loss that will be sustained by the Post Office for second-class mail this coming year?

Mr. Côté: \$31 million for second-class mail.

M. McCleave: Je crois que la délégation qui est venue me voir n'était pas le même groupe de personnes que ceux que le ministre vient de mentionner.

M. Côté: Ils ont envoyé une lettre à tous les membres du Parlement.

M. McCleave: Était-ce là une lettre personnelle envoyée par l'un des organismes à Halifax?

M. Côté: C'était là un autre groupe de la fonction publique comprenant 35,000 membres.

M. McCleave: Si je comprends bien le bureau de poste ne s'est pas réellement engagé par quelque convention internationale dans cette matière. C'est plutôt là une question de politique qui peut être déterminée par le Canada lui-même.

M. Côté: Cette question relève du règlement et le maître de poste général n'a pas à demander l'approbation du Parlement pour agir ainsi. On ne pourrait prendre de telles mesures sans en parler au Cabinet.

M. McCleave: Ces instances présentées par ces organismes pourraient toujours se faire avec quelques privilèges et avantages que comporte un système de troisième classe même si vous aviez un taux de première classe pour d'autres organismes et un taux spécial de troisième classe pour les organismes bénévoles. Auriez-vous ce genre de pouvoir?

M. Côté: Voilà ce qu'ils veulent. Nous avons le pouvoir de le faire mais il s'agit surtout de savoir si cela est pratique.

Le président: Avez-vous d'autres question à poser? Monsieur Cullen.

M. Cullen: Je veux tout simplement poursuivre la question posée par M. McCleave. Dans ce domaine je voudrais simplement présenter une instance de la part des Anciens combattants à l'effet que nous ne sommes pas responsables de notre propre bureau de poste ou de quoi que ce soit s'il n'y avait pas ce groupe de personnes en question. Si vous examinez la question en ce domaine j'espère que des organismes comme la Légion canadienne et l'organisme des amputés de guerre si nous devons choisir un organisme prioritaire seront bien traités car si j'ai bien compris vous avez parlé de 35,000 personnes. Les organismes que je viens de mentionner sont des plus souhaitables personne ne peut le nier mais aucun de ces organismes ne pourrait exister si ce n'était pas du ministère des Anciens combattants et si nous devons commencer quelque part il se peut que l'organisme des amputés de guerre soit une priorité valable.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur le président que prévoyez-vous comme perte encourue par le bureau de poste pour le courrier de seconde classe durant l'année qui vient?

M. Côté: Ce sera de l'ordre de 31 millions de dollars pour le courrier de deuxième classe.

[Text]

Mr. Orlikow: Do you have any plans to deal with that?

Mr. Côté: I said earlier to you, Mr. Orlikow, that this was on the radio right now, that second-class which covers most of the Canadian newspapers and magazines had had a substantial increase in 1968, or 1969, if I remember well, and it was in two or three stages, I think. They just are recuperating from that one and we are now conducting a study with all these people who are in that business to see how much the last increase affected them and how we can adjust the rates, readjust the rates, within...

Mr. Orlikow: Does part of your study include a study of how many publications ceased publication as a result of the very sharp increases?

Mr. Côté: That we cannot tell because even when there was no increase, there were a lot of magazines that disappeared. As I answered you earlier I think, Mr. Orlikow, it is very hard to tell for what reason they have disappeared. They do not tell us.

Mr. Orlikow: Are you giving consideration to whether it is possible to differentiate between newspapers and magazines published with the hope of making a profit compared to newspapers and magazines published by educational scientists, nonprofit organizations and this sort of thing?

Mr. Côté: This usually does not come into the second-class mail. They are in the third-class mail already, the organizations, papers and all that.

• 1610

Mr. Orlikow: I am thinking of the Canadian Historical Association, the journal put out by the Political Science Association, *The Economic Journal*. All of these are nonprofit organizations. They all have a fairly limited circulation because they go to very specialized groups of people. They all teeter on the brink of extinction because of the cost and the increases since 1968; any further increases may make the difference between continuing and not continuing.

Mr. Côté (Longueuil): But this is very contrary to what you were telling me before that we should first hit the second-class mail instead of the first-class.

Mr. Orlikow: I did not say you should hit them, I said you should look at them.

Mr. Côté (Longueuil): We should increase the second-class or...

Mr. Orlikow: Yes, I would suggest to you very specifically that there is something wrong with a system which subsidizes the mailing of *Time* and *Reader's Digest* to—how much, very incidentally, could you tell me what the subsidy is? The former Postmaster General at the time we debated the last increases in 1968, told us how

[Interpretation]

M. Orlikow: Avez-vous quelques projets pour faire face à cette situation?

M. Côté: Je vous ai dit plus tôt, monsieur Orlikow, que nous en avions parlé sur les ondes radiophoniques précédemment et que le courrier de deuxième classe qui comprend la plupart des journaux et magazines canadiens avait subi une augmentation importante en 1968 et 1969 si je me souviens bien en deux ou trois étapes. Ils viennent tout juste de récupérer de cette situation et nous sommes en train de poursuivre une étude avec tous les gens en question pour voir comment cette dernière augmentation nous a affectés et comment nous pouvons ajuster ou réajuster nos taux, au sein de...

M. Orlikow: Est-ce qu'une partie de cette étude comprend une enquête sur le nombre de publications qui sont toujours publiées malgré ces augmentations des plus sévères?

M. Côté: Je ne puis le dire parce que même lorsqu'il n'y avait pas augmentation il y avait bon nombre de magazines qui disparaissaient de toute façon. Comme je vous l'ai dit plus tôt monsieur Orlikow il est très difficile de dire pour quelle raison ces magazines ont disparu car ils ne nous le disent pas.

M. Orlikow: Avez-vous déjà songé à définir s'il était possible de déterminer quels journaux et magazines sont publiés dans l'espoir de faire des profits et quels autres sont publiés à l'intention des scientifiques dans le domaine de l'éducation, des organisations bénévoles et le reste?

M. Côté: Ce genre de publications ne font pas partie ordinairement du courrier de seconde classe. Ils font plutôt partie du courrier de troisième classe, c'est-à-dire les organismes, les journaux dont vous parlez, etc.

M. Orlikow: Je pense par exemple à l'Association historique du Canada ou à la publication émise par l'Association des sciences politiques, soit *Economic Journal*. Tous ces organismes sont des associations sans but lucratif. Leur diffusion est assez restreinte puisqu'elle ne rejoint que des groupes de gens spécialisés. Cette allusion frise toute l'extension à cause des coûts vertigineux de livraison et des hausses depuis 1968; d'autres augmentations seront le facteur qui déterminera si ces publications sont vouées ou non à la disparition.

M. Côté (Longueuil): Ce qu'il vient de déclarer s'oppose nettement aux propos portant qu'il faut d'abord nous attaquer au courrier de la deuxième classe avant celui de la première classe.

M. Orlikow: Je ne vous ai pas dit de vous y attaquer mais je vous ai dit d'y songer.

M. Côté (Longueuil): Nous devons augmenter le courrier de la deuxième classe ou...

M. Orlikow: Oui, j'affirme catégoriquement un système qui subventionne la livraison du *Time* et du *Reader's Digest*—notamment dans quelles mesures ce système est fautif. L'ancien directeur général des postes faisait part du taux de subvention du ministère des Postes pour la livraison au Canada du *Time* et du *Reader's Digest* à

[Texte]

much the Post Office was subsidizing *Time* and *Reader's Digest* by mailing them in Canada. How much are we subsidizing them?

Mr. Côté (Longueuil): You want to know the deficit that we have?

Mr. Orlikow: How much more does it cost you to deliver *Time* and *Reader's Digest* than they pay you for delivering it? Can you tell me that?

Mr. Pageau: For the last year, Mr. Chairman?

Mr. Orlikow: Yes.

Mr. Pageau: The cost to the Post Office?

Mr. Orlikow: Yes.

Mr. Pageau: The deficit incurred was *Reader's Digest*, sales of \$346,000 and the cost is \$1,173,000.

Mr. Orlikow: Just a minute...

Mr. Pageau: ... which is the cost coverage of 29.5 per cent.

Mr. Orlikow: No, no. How much did you receive from them for mailing?

Mr. Pageau: We received \$346,000.

Mr. Orlikow: And how much did it cost you.

Mr. Côté (Longueuil): It cost \$1,173,000.

Mr. Orlikow: I am not very good at arithmetic so let us just do it slowly—so it was a deficit of \$827,000. Is that correct, for *Reader's Digest*? What about *Time*?

Mr. Côté (Longueuil): We collected from them \$452,000 and it cost us \$1,562,000.

Mr. Orlikow: So in other words the deficit for *Time* is \$1,100,000 roughly.

Mr. Côté (Longueuil): Yes.

Mr. Orlikow: Well, Mr. Chairman, I submit to the Minister that there is something pretty sick about this. Here we are, the people of Canada, subsidizing two of the richest, most powerful publishing organizations in the world to the tune of \$2 million in the last year and they are able because of the fact—and I am not going to make a speech about it—*Time* magazine I think has six or eight pages of Canadian content, the rest they get free, gratis from the United States. *Reader's Digest* is along the same lines. They are driving magazines like *Macleans* to the wall. Let us not argue about that, this is not the place for that. We are subsidizing two of the richest business organizations in the world to the tune of \$2 million and at the same time you are coming and asking us to vote for an increase in the rates of ordinary letters which are posted.

[Interprétation]

l'époque où nous débattions les dernières augmentations en 1968. Pouvez-vous nous donner ces chiffres?

M. Côté (Longueuil): Vous voulez connaître notre situation déficitaire?

M. Orlikow: Que vous coûte la livraison du *Time* et du *Reader's Digest* en plus de ce qu'ils vous paient pour la livraison? Vous voulez me le dire?

M. Pageau: Vous parlez de l'an dernier, monsieur le président?

M. Orlikow: Oui.

M. Pageau: Les frais du bureau de poste?

M. Orlikow: Oui.

M. Pageau: Notre situation déficitaire nous vient du *Reader's Digest*. Les ventes étaient de l'ordre de 346,000 dollars et le prix de revient s'est élevé à \$1,173,000.

M. Orlikow: Un instant, je vous prie.

M. Pageau: Il s'agit du coût d'affranchissement de 29.5 p. 100.

M. Orlikow: Non, non! Que vous ont-ils payé pour la livraison?

M. Pageau: Nous avons reçu 346,000 dollars.

M. Orlikow: Que vous en a-t-il coûté?

M. Côté (Longueuil): Il nous en a coûté 1,173,000 dollars.

M. Orlikow: Les mathématiques ne sont pas mon fort et allons-y doucement. Vous avez donc eu un déficit de 827,000 dollars à cause du *Reader's Digest*, n'est-ce pas? Et que dire du *Time*?

M. Côté (Longueuil): Nous avons ramassé la somme de 452,000 dollars mais il nous en a coûté 1,562,000 dollars.

M. Orlikow: En d'autres termes, le déficit est d'environ 1,100,000 dollars pour ce qui est du *Time*.

M. Côté (Longueuil): Oui.

M. Orlikow: Bien, monsieur le président, je n'hésite pas à dire au ministre que le système est pourri. Nous voilà peuple canadien prit à subventionner deux des plus riches, les plus puissantes maisons d'édition à coût de 2 millions de dollars l'an dernier et cette subvention est possible. Remarquez que je n'ai pas l'intention de faire un discours mais le *Time* consacre six à huit pages à l'information canadienne et le reste est obtenu gratuitement aux États-Unis. La politique du *Reader's Digest* ressemble fort à celle du *Time*. Elle fait entrer des revues telles le *Macleans* au plafond. N'échangeons pas d'arguments à ce sujet puisque ce n'est pas tout de suite que nous devons le faire. Nous subventionnons deux des maisons d'édition les plus riches du monde entier en fournissant 2 millions de dollars canadiens et en même temps vous venez nous demander de voter pour l'augmentation des tarifs postaux pour la transmission par la poste de lettres ordinaires.

[Text]

● 1615

It does not make any sense to me. I suggest to you, Mr. Côté, as I suggested to the former Minister, that it should not be too difficult, within your own regulations, to increase the rate for delivery of magazines so that they will pay enough that they do not have to be subsidized by the Canadian taxpayer.

Mr. Côté (Longueuil): I certainly do not want to be the advocate of *Time* or *Reader's Digest*. But as I said before, we are reviewing second-class mail right now and they are the second-class mail.

As Canadians, there is also a choice that has to be made. If I understand well, I think these magazines are being printed in Canada and that they hire 200 or 300 people—I do not know exactly. Certainly they hire some people here. They could very well print them in the United States and mail them from the United States and we would still have to deliver them for nothing, because they would just put them in the mail there. To counteract that we could say that we will give them the service but it will not be as good. However, they still could do it. There are many things that we have to weigh. It is very easy to say go ahead and increase these rates. But if, by increasing our rates, they decide to go back to the United States and print and deliver there, we might lose some jobs. We certainly will lose the revenues because we have to deliver these mails in accordance with our agreements with other countries. We will have to deliver them from door to door for nothing. Instead of having almost \$1 million of revenue, we would have maybe \$2 million loss.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, we have discussed this matter before.

Mr. Côté (Longueuil): Sure, and I say that it is under review.

Mr. Orlikow: I suggest to the Postmaster General that despite the international agreements we have there are no two countries that have the same experience as Canada and the United States. There is no other country which has to accept the fantastic amount of mail and deliver it, as the Postmaster General says, for free from another country. I suggest to the Postmaster General that we are going to have to look very seriously at that and to discuss some bilateral change with the Americans about this.

Coming back to the point I raised originally, it seems to me that the meat-axe approach used the last time, where you treated *Time* and *Reader's Digest* in the same way as you treated the publication of the CNTU, had the result which we could have predicted. *Time* and *Reader's Digest* were not hurt at all. They have grown bigger, richer and fatter and the subsidy we have to pay to deliver them has grown larger each year. I do not have my file here but I know it was substantially less than \$2 million in 1968, when we debated this. The publication put out by the CNTU—I think the Postmaster General will know that I have no particular association with the CNTU—was, in my view, one of the best labour publica-

[Interpretation]

A mon avis, cela n'a aucun sens. Comme je l'ai dit à votre prédécesseur, il devrait être relativement facile d'augmenter les tarifs postaux concernant les magazines dans le cadre des règlements qui vous sont propres de manière à ce que le contribuable canadien n'ait pas à les subventionner.

M. Côté (Longueuil): Je ne voudrais certainement pas me faire l'avocat de *Time* ou du *Reader's Digest* mais comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes en train d'étudier les tarifs postaux de seconde classe et ces revues en font partie.

Il faut également faire un choix. Si je comprends bien, ces revues sont publiées au Canada et engagent 200 ou 300 personnes je dirais, je ne connais pas le chiffre exact. En tout cas, ils engagent des gens sur place. Ils pourraient très bien imprimer ces revues aux États-Unis et les expédier de là-bas et il nous faudrait quand même les distribuer pour rien car ils se contenteraient de les mettre au courrier là-bas. En revanche, nous pourrions dire que nous leur rendrons ce service mais qu'il ne sera pas aussi bon. Cependant, ils pourraient tout de même le faire. Il faut tenir compte de bien des éléments. C'est très facile de dire: «allez-y augmentez les tarifs», mais si nous augmentons nos tarifs, ils réintégreront les États-Unis où ils imprimeront les revues et les distribueront là-bas; en conséquence, il se peut que nous perdions des emplois. De toute façon, nous perdrons les revenus que cela représente car il faut distribuer ce courrier conformément aux accords que nous avons avec les autres pays. Il nous faudrait donc les distribuer gratuitement porte à porte. Au lieu d'en tirer un million de dollars de profit, nous nous retrouverions devant une perte de deux millions de dollars.

M. Orlikow: Monsieur le président, nous en avons déjà discuté.

M. Côté (Longueuil): Certainement et comme je l'ai dit, cela fait l'objet d'une étude.

M. Orlikow: Malgré les accords internationaux aucun autre pays ne peut se targuer d'avoir la même expérience que le Canada et les États-Unis. Aucun autre pays ne doit accepter cette masse énorme de courrier et la distribuer gratuitement au départ d'un autre pays. Il faut se pencher très sérieusement sur la question et discuter d'un échange bilatéral possible avec les Américains.

Pour en revenir à la question que j'ai soulevée tout à l'heure, il me semble que lorsque vous traitez *Time* et le *Reader's Digest* sur le même plan que la revue du CSN le résultat est celui auquel on aurait pu s'attendre. Les revues *Time* et *Reader's Digest* s'en sont tirées sans aucun mal, elles ont augmenté leur tirage de sorte que les sommes qu'il nous faut investir pour elles augmentent tous les ans. Je n'ai pas le dossier ici mais je sais que cela représentait moins de 2 millions de dollars en 1968 au moment où il en a été question. La revue publiée par le CSN—le ministre des Postes sait bien que je ne suis pas particulièrement associé au CSN—cette revue était à mon avis, l'une des meilleures revues publiées au Canada par le secteur du travail et elle a disparu. Elle a disparu immédiatement après la hausse des tarifs postaux. J'espère qu'il ne faudra pas attendre 5 ou 6 ans pour modi-

[Texte]

tions put out in Canada, and that has disappeared. It disappeared immediately after the increase they got in their postal rates. I hope it is not going to take another five or six years to finish your review and to bring some sense into the second-class mailing rates.

The Chairman: Shall Clause 1 carry?

Mr. Rock: Mr. Chairman, I gather from what has been said that it is *Time* magazine and *Reader's Digest* that are making the Post Office department lose money, and that the two together would mean a loss of about \$1.5 million. You are subsidizing these two magazines by \$1.5 million, according to the way Mr. Orlikow said it. But there still is the revenue.

An hon. Member: The difference is \$2 million.

• 1620

Mr. Rock: Two million dollars? All right. Let it be 2 million dollars. That is even worse. Does this mean that if these two magazines were not in operation you would save 2 million dollars?

Mr. Côté: No. We would still have to have the same letter carriers and the same mail sorters.

Mr. Rock: Exactly. This is what I am trying to get squared off because it is left on the record as if that is it, period.

Mr. Côté: That is what I said.

Mr. Rock: So all the Canadian magazines also get the same break? We are not doing any special favour for the American magazines. The Canadian magazines work on the same rate as these two American magazines. What is all the rumpus and jaw-boning for the past five or six years down here about? I have been hearing all the time about these two magazines that are taking away business from the other magazines. If the Canadian magazines want to sell, let them put out a good magazine and it will sell. All this nonsense about nationalism and this jaw-boning, and so on, just puts me off. This idea of our condemning them because maybe they said something against the NDP party, or something, one day—I do not know what it is—but I think it is terrible for Canadians to act like this in our country. I do not think that should be reviewed at all, Mr. Minister. I think it should remain as is.

Mr. Côté: I am sorry, but we are making a review of the second class.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Just a brief question, Mr. Chairman. I am wondering if the increased rates proposed in the new legislation were considered by the Prices and Incomes Commission or by the Department of Consumer and Corporate Affairs with respect to their impact on our inflationary problem?

Mr. Côté: Before bringing this proposed rate increase to Cabinet we met with members of the Prices and Incomes Commission and they told us that due to the fact

[Interprétation]

fier les tarifs postaux de seconde classe de façon satisfaisante.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

M. Rock: Monsieur le président, j'ai cru comprendre que le *Time* et le *Reader's Digest* font perdre de l'argent au ministère des Postes et que cette perte se chiffre à environ 1.5 million de dollars pour les deux revues. Vous subventionnez ces deux magazines à raison de 1.5 million de dollars selon M. Orlikow. Mais cela vous procure un revenu tout de même.

Une voix: La différence est de 2 millions de dollars.

M. Rock: Deux millions de dollars? C'est exact. 2 millions de dollars, soit. C'est même pire. Est-ce que ça veut dire que si ces deux revenus n'existaient pas, vous économiseriez 2 millions de dollars?

M. Côté: Non, il faudrait malgré tout employer les mêmes transporteurs et les mêmes trieurs.

M. Rock: C'est vrai. C'est ce que j'essais d'éclaircir.

M. Côté: C'est comme je l'ai dit.

M. Rock: Est-ce qu'il en va de même pour toutes les revues canadiennes? Nous ne faisons pas une faveur spéciale aux revues américaines. Les revues canadiennes sont sujettes aux mêmes taux que les revues américaines. Alors à quoi on sert tous les 10 ans? On parle tout le temps de ces deux revues; on dit qu'elles mangent le pain des autres, si les revues canadiennes veulent se vendre; alors publions-en une qui soit bonne et elle se vendra. Toutes ces idioties sur le compte du nationalisme me dépassent. L'idée de les condamner sous prétexte qu'elles ont peut-être quelque chose contre le parti du NPD par exemple, je ne sais pas exactement, mais je crois que c'est terrible pour les Canadiens d'en arriver là. A mon avis, c'est inutile de se pencher là-dessus monsieur le Ministre. Les choses devraient rester ce qu'elles sont.

M. Côté: Je suis désolé mais nous faisons pourtant une étude sur les tarifs de deuxième classe.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Une simple question monsieur le président. Je voudrais savoir si l'augmentation des taux proposés dans la nouvelle Loi a été examinée par la Commission des prix et des revenus ou par le ministère des Consommations et des Corporations du point de vue des conséquences qu'elle pourrait avoir sur l'inflation?

M. Côté: Avant d'apporter cette majoration devant le Cabinet, nous avons rencontré les membres de la Commission des prix et des revenus et ils nous ont dit que

[Text]

of our increased costs in labour and transportation that our increase was acceptable.

Mr. Dinsdale: Notwithstanding the fact that this is the full implementation of the postal rate to 8 cents, it will represent a 100 per cent increase in the last three years? They do not regard that as an unreasonable inflationary pressure, particularly in view of the fact that everybody uses the Post Office service, and while it might not be an astronomical sum in each household it does represent a percentage increase of 100 per cent.

Mr. Côté: But the increase for the ordinary citizen who uses the mail in the ordinary way will be 25 cents this year and 50 cents next year. That is what the increase will be for the citizens. If we decide to subsidize all the mail users by taxation, which we will have to do if we do not get an increase in the Post Office, it will mean that there will be an increase in income tax of \$14 for each Canadian family. It is cheaper for the ordinary citizen if we increase the postal rate than it would be if we let him pay all the deficits that we can forecast.

Mr. Dinsdale: Which came first, the chicken or the egg?

Mr. Côté: Besides that, a 100 per cent increase on 4 cents is much less than 100 per cent increase on \$100.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Tout à l'heure on a fait le procès, monsieur le président, de *Reader's Digest* et de *Time*; je ne sais pas si le ministre pourrait nous donner un tableau comparatif pour une revue canadienne.

M. Pageau: Monsieur le président, nous avons des chiffres pour la catégorie complète de tous les autres magazines qui sont du même type que *Reader's Digest* et *Time*.

M. Trudel: Oui.

M. Pageau: Les ventes des magazines canadiens semblables à *Reader's Digest* et à *Time*, en 1969-1970, se sont chiffrées à 4,275,000 et le coût s'est élevé à \$15,482,000, ce qui fait un déficit d'environ \$11,200,000 pour en faire des magazines de consommation.

• 1625

M. Trudel: Contrairement au point qu'on a soulevé tout à l'heure, monsieur le président, ce n'est pas un privilège exclusif aux revues américaines. Il s'applique à toutes les revues de deuxième classe.

M. Côté: Toutes les revues de deuxième classe profitent d'un certain subside, si nous pouvons l'appeler un subside. Nous accusons un déficit pour toutes ces revues de deuxième classe.

M. Trudel: Il n'y a pas de règle d'exception et le pourcentage semble le même que celui de la revue *Time*, *Reader's Digest* ou les revues canadiennes.

M. Côté: Cela nous coûte la même chose pour livrer une revue canadienne ou américaine.

[Interpretation]

notre majoration était acceptable compte tenu des hausses intervenues dans le domaine des transports et de la main-d'œuvre.

M. Dinsdale: Bien que le tarif ne soit que de 8c. cela fera une augmentation de 100 p. 100 pour les trois dernières années, n'est-ce pas? Ils ne considèrent pas que cette mesure est inflationniste, notamment si l'on songe que tout le monde utilise la poste mais si pour chaque foyer, cela ne représente pas une somme volumineuse, cela représente tout de même une augmentation de 100 p. 100.

M. Côté: Mais pour le canadien moyen qui utilise le courrier ordinaire, l'augmentation sera de 25c. cette année et de 50c. l'année prochaine. C'est à-dire que c'est lui qui en fera les frais. Si nous décidons de venir en aide à tous les usagers de la poste en ayant recours à l'impôt, ce qu'il faudra faire si on n'augmente pas les tarifs postaux, cela voudra dire que l'impôt sur le revenu augmentera de \$14 pour chaque famille canadienne. Du point de vue du canadien moyen, mieux vaut subir l'augmentation des tarifs postaux plutôt que d'assumer le déficit que nous pouvons prévoir.

M. Dinsdale: Quest-ce qui vient en premier lieu le poulet ou l'œuf?

M. Côté: Par ailleurs, une augmentation de 100 p. 100 sur 4c. représente une somme de beaucoup inférieure à une augmentation de 100 p. 100 par rapport à \$100.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you Mr. Chairman. While ago you accused *Time Magazine* and *Reader's Digest*. I wonder if the Minister could give us a comparative cost studies for a Canadian Magazine.

Mr. Pageau: Mr. Chairman, we have figured for the whole categorie of all magazines like *Time* and *Reader's Digest*.

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Pageau: In 1969-1970, the Canadian Magazines like *Time* and *Reader's Digest* have sold about 4,275,000 copies and the cost has been \$15,482,000 which represented a deficit of about \$11,200,00

Mr. Trudel: If I may contradict the point that was raised a moment ago Mr. Chairman it is not a privilege exclusif to american magazines. It apply to all magazines of second class mail.

Mr. Côté: All magazines of second class mail take advantage of a certain subvention if we can call it that. We have a deficit in regards to all these magazines second class mail.

Mr. Trudel: There is no exception and the percentage seems to be the same as that *Time Magazine* or *Reader's Digest* or Canadian Magazines.

Mr. Côté: It costs us the same thing to deliver Canadian Magazines as an american one.

[Texte]

M. Trudel: Si nous suivons l'exemple que M. Orlikow nous donnait, nous nous exposons à perdre notre revenu actuel car nous pourrions les expédier des États-Unis en employant des timbres des États-Unis. Alors nous n'aurions aucun revenu mais toutes les dépenses.

M. Côté: Il y aurait un certain revenu parce qu'il y a une certaine compensation qui se fait sur le nombre de lettres ou le paquet que nous livrons au Canada en provenance des autres pays. C'est une entente entre les pays, mais cela serait bien loin de nos revenus actuels.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Shall Clause 1 carry?

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, specifically on subsection (2) of Clause 1, where it is possible for:

the Postmaster General to enter into arrangements with postal customers who agree to prepare their letter mail in a way that would reduce the costs of postal operations...

I presume that this would be a special lower rate to particular groups because of the reduction of handling costs and so forth. Would such a special rate be available to weekly newspapers or groups of that kind?

Mr. Côté: It is already available in the third-class mail.

Mr. Dinsdale: I see.

Mr. Côté: If the big mailers come and bring us their mail in a certain order, classified in a certain way and in bundles of a certain way, we give them actually a lower rate.

Mr. Dinsdale: This would be first-class mail.

Mr. Côté: Yes, because third-class is not in the legislation. Here what we are talking about is the first-class mail. Big mailers like Hydro or telephone companies, let us say, or something like that which, if they do a certain kind of work that we would like them to do, and if they do it that way, they can have their reduction. But it will be 10 per cent instead of 7. It could be six and nine-tenths, or something like that.

Mr. Dinsdale: Is there a formula for a reduction?

Mr. Côté: There is a formula that will be...

Mr. Dinsdale: Or is it sort of an ad hoc thing?

Mr. Pageau: We try to determine what this is. It is a cost-sharing formula. We are discussing this with very large mailers who could do this, but they have to—they are willing to co-operate but only to a certain extent,

[Interprétation]

Mr. Trudel: If we would follow the example given by Mr. Orlikow, we would expose ourself to lose some revenue actually since we could send these magazines from the United States using american stamps. In this way we would have no revenue and nothing but expenses.

Mr. Côté: We would still have a certain amount of revenue because there is some kind of compensation on the number of letters or on the parcels that we deliver in Canada coming out from other countries. This is an agreement between different countries that this would live us very short from our actual revenue.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

M. Dinsdale: Monsieur le président, précisément au sujet du paragraphe 2 de l'article 1 lorsqu'on dit ce qui suit:

Le maître de poste général peut conclure des arrangements réduisant le tarif applicable aux lettres des usagers des postes qui conviennent de préparer leur envois postaux de lettres de l'une ou plusieurs des façons afin de diminuer le coût des services postaux...

Je suppose que ce serait là un tarif spécial à des groupes en particulier à cause de la diminution des coûts de manutention et le reste. Ce tarif spécial serait-il disponible pour les hebdomadaires ou d'autres associations de ce genre?

M. Côté: Ce tarif est déjà disponible pour le courrier de troisième classe.

M. Dinsdale: Je vois.

M. Côté: Si les organismes qui ont un fort montant de courrier nous apportent leur courrier dans un certain ordre et classé d'une certaine façon dans des paquets bien enveloppés de fait, nous leur donnons un tarif un peu moins élevé.

M. Dinsdale: Ce serait-là du courrier de première classe.

M. Côté: Oui, car le courrier de troisième classe ne relève pas des lois actuelles. Ici nous ne parlons que du courrier de première classe. Les clients importants comme l'Hydro ou les compagnies de téléphone par exemple ou d'autres organismes du même genre s'ils s'en tiennent aux exigences que nous leur prescrivons pour nous envoyer les lettres d'une certaine façon, ils peuvent obtenir une certaine réduction; celle-ci ne sera pas de 10 p. 100 mais bien de 7 p. 100. Il se pourrait que ce soit 6 et $\frac{9}{10}$ ou quelque chose du genre.

M. Dinsdale: Y a-t-il une formule d'établie pour une réduction de tarif?

M. Côté: Il y a une formule qui sera...

M. Dinsdale: Ou est-ce une chose qui va de soi.

M. Pageau: Nous essayons de déterminer ce qui est en cause car c'est une formule à coût partagé. Nous en discutons avec nos clients importants qui pourraient agir de la façon prescrite mais ils doivent bien vouloir coopé-

[Text]

because in some cases it involves changing their program or programs, and unless there is an incentive, as we know from other countries—there are many other countries doing this now for large users of first-class mail. We do put on third and all other classes to try to relieve the bottlenecks that we have in the post office, and spread the workload. There will be conditions attached, pre-warnings, and certain hours of the day and so forth.

We are in discussion with very large mailers, and we try to find a formula which will help us to retain our traffic, and at the same time share in the savings that this will permit us to achieve.

Mr. Dinsdale: At such time as the department arrives at a formula, will this be publicized, so that everyone will have the necessary information.

Mr. Pageau: It will be available to every mailer.

Mr. Dinsdale: And I presume the formula would be based on specific categories.

Mr. Côté (Longueuil): A minimum of letters first.

Mr. Mackay: Yes. Mailing at a certain time of the day, you can spread the loads and have...

Mr. Pageau: We know of about 10 countries now that have introduced the system, and more are doing it throughout the world because they have the same problems we are having to deal with a large volume at just one hour in the day, when they are using this to level off the peaks that we have throughout post offices in the world.

Mr. Dinsdale: What would be the largest percentage reduction permissible on the basis of the experience of other countries?

• 1630

Mr. Pageau: No. Certain countries are too generous in our view and then we have to know the conditions first. In certain countries they will give as much as two cents out of six cents, but then they do not give air transportation, which reduces their cost. We are trying to find a different type of formula; we are certainly not thinking of a type of rebate or rate incentive of that magnitude. It has to be a sharing of savings effected by both parties.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. In negotiating special rates, Mr. Chairman, have we also kept in mind the fact that you have peak periods and we can possibly use the same as the rails have been using that on certain days and certain periods of the month these rates would apply and possibly at a better saving. I am sure that the

[Interpretation]

rer avec nous mais jusqu'à un certain point seulement car dans certains cas ça veut dire qu'ils devraient changer leur programme et à moins qu'il y ait quelque encouragement comme cela se passe dans d'autres pays... Il y a bien d'autres pays étrangers où on utilise un tel système pour les usagers de courrier de première classe. Nous demandons à certaines associations de s'en tenir au courrier de troisième et deuxième classe afin de ne pas avoir de goulots d'étranglement au bureau de poste et pour mieux répartir le surcroît de travail. Il y aura certaines conditions préalables des avertissements certaines heures du jour prescrites et le reste.

Nous sommes en ce moment à poursuivre des pourparlers avec des clients importants et nous essayons de trouver une formule qui leur aidera à retenir leur trafic commercial et en même temps à partager les épargnes que nous leur permettront de réaliser.

M. Dinsdale: Lorsque le Ministère aura trouver une formule sera-t-elle annoncée publiquement de sorte que tout le monde aura les renseignements nécessaires.

M. Pageau: Ces renseignements seront disponibles à chaque client.

M. Dinsdale: Et je présume que la formule sera fondée sur des catégories spécifiques.

M. Côté: Il faudra un certain minimum de lettres tout d'abord.

M. Mackay: Oui. Si on mène notre courrier à la poste à un moment donné où vous pouvez répartir le montant de lettres et avoir...

M. Pageau: Nous connaissons environ 10 pays où on a mis en marche un système semblable et d'autres pays on l'intention de le faire un peu partout dans le monde car ils ont eu les mêmes problèmes que nous avons en ce qui a trait aux grands volumes de courrier qui sont livrés à une heure précise de la journée; ils essaient d'instaurer un système pour que se répartisse plus également tout au long de la journée la livraison postale dans tous les bureaux de poste du monde.

M. Dinsdale: Quel serait le pourcentage le plus élevé de réduction possible en se fondant sur l'expérience d'autres pays?

M. Pageau: Non. Certains pays sont trop généreux à notre avis mais cependant nous devons connaître quelles sont les conditions. Dans certains pays, il y a une réduction de 2 cents sur six cents mais ces pays ne transportent pas le courrier par avion non plus ce qui réduit les frais. Nous essayons d'élaborer un type de formule différente: nous ne prévoyons certainement pas une réduction de cette importance. Il faut que les deux parties partagent en quelque sorte les économies.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président. Lors de la négociation des taux spéciaux, monsieur le président, avons-nous également tenu compte du fait qu'il y a des périodes de pointe où ces taux s'appliqueraient en faisant réaliser de meilleures économies. Je suis certain que l'on ne se sert pas de la poste au même moment au

[Texte]

peaks of usage to the Post Office are not the same during the entire month. You were talking about hours during the day but I am sure that possibly early in the month or at the middle of the month...

Mr. Mackay: Also during the week, for example, on Tuesday and Wednesday, rather than on Monday and Friday.

Mr. Trudel: Yes, this is what I had in mind. If we could keep this calendar, possibly you could have a larger inventory of people using this service.

Mr. Mackay: I think one of the points that was made earlier is that we are concerned about getting employees off night shifts, graveyard shifts on to the daily, and the assured mail program helps in this area, as well, encouraging mailers to mail early. With a very slight incentive, we can get large businesses who are making use of the Post Office to also mail early in the day so that we can have more of our employees handle the mail during the day shifts rather than the night and late afternoon shifts. That is another part of the program.

Mr. Trudel: Then the next question, Mr. Chairman, is specifically related to this. Do you establish your cycles at the Post Office on a seven-day basis or a shorter period in time as to the calendar you operate from? It is a seven-day or a month or what time factor will you use if you are going to go into a very specialized study as to the usage of your services?

Mr. Côté (Longueuil): It will be a five-day service.

Mr. Trudel: On the five-day cycle. Thank you, Mr. Chairman.

Clause 1 agreed to.

On Clause 2—

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: On Clause 2, I presume that this is the clause under which the Minister would have the power to juggle the rates on third-class mail?

Mr. Côté (Longueuil): No.

Mr. Dinsdale: Could we get some further clarification. The new paragraph introduced is:

“(d) establishing rates of postage on any class of mailable matter, *including letter mail*, for which a rate is not established by this Act;”

Now we are establishing first-class letter rates. What other categories would be included?

Mr. Côté (Longueuil): Yes. You will see that in another paragraph where we say that we give the power to the Postmaster General to establish rates for the items of first-class over one pound. That takes all the letters over one pound out of the legislation and this says that I should have that power.

Mr. Dinsdale: So that the proposed rates over one pound, and I have the Minister's memorandum in this

[Interprétation]

cours de tout le mois. Vous parliez des heures au cours de la journée mais je suis sûr qu'au début du mois ou au milieu du mois...

M. Mackay: Également pendant la semaine par exemple le mardi et le mercredi plutôt que le lundi et le vendredi.

M. Trudel: C'est exactement à cela que je pensais. Si l'on pouvait établir un calendrier de ce genre, le nombre d'usagers augmenterait probablement qui se serviraient d'un service de ce genre.

M. Mackay: Je crois qu'un des problèmes qui a été soulevé précédemment est que l'on voudrait diminuer le nombre d'employés de poste de nuit pour les affecter au poste de jour et si l'on assure les usagers que leur courrier sera délivré rapidement, cela pourra les encourager à mettre leur courrier à la poste le plus tôt possible. Si l'on prévoit un stimulant même peu important, les entreprises importantes pourraient peut-être mettre leur courrier à la poste tôt le matin, nos employés du poste de jour pourraient le manutentionner pendant la journée plutôt que la nuit ou au cours des postes de fin d'après-midi. C'est une autre partie du programme.

M. Trudel: La question suivante, monsieur le président, porte précisément sur cette question. Les cycles au bureau de poste ont été établis sur une base de sept jours ou sur une période plus courte de temps? Sur quelle période de temps vous baserez-vous? Une période de sept jours, d'un mois etc.?

M. Côté (Longueuil): Un service de cinq jours.

M. Trudel: Très bien. Je vous remercie monsieur le président.

L'article 1 est adopté

L'article 2—

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: L'article 2 est celui qui permettrait au ministre je suppose de modifier le tarif du courrier de troisième classe?

M. Côté (Longueuil): Non.

M. Dinsdale: Pourrions-nous avoir plus de précision. Le nouvel alinéa du projet de loi est le suivant:

«(d) établissant le tarif de port sur toute classe d'objets transmissibles, *y compris les envois postaux de lettres* pour laquelle un tarif n'est pas prévu dans la présente loi;»

Il s'agit du tarif des lettres de la première classe. Quelles autres catégories seraient également incluses?

M. Côté (Longueuil): Oui. Vous verrez qu'un autre alinéa prévoit que le ministre des Postes a le pouvoir d'établir le tarif pour les articles de la première classe en sus d'une livre. Ainsi donc, toutes les lettres de plus d'une livre ne sont plus visées par la loi.

M. Dinsdale: J'ai le mémoire du ministre à l'égard du tarif proposé au-dessus d'une livre. A partir du 1^{er} juillet

[Text]

regard. It is that as proposed in the present legislation, effective, for example, July 1, 1971, more than two ounces...

Mr. Côté (Longueuil): These are under one pound. I am talking about the first-class items over one pound, which I am asking to withdraw from the statute so I can regulate them myself. We just gave you a copy of these new rates over one pound.

Mr. Dinsdale: Oh yes. So this is what you are proposing to carry out under the terms of Clause 2 (1) (d).

Mr. Côté (Longueuil): Yes. This is for the new rate of the first-class items over one pound...

Mr. Dinsdale: As outlined in the memorandum that we have just had circulated here.

Mr. Côté (Longueuil): You have it in your hands there.

Clause 2 agreed to.

On Clause 3—

The Chairman: Mr. Dinsdale.

• 1635

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, this is where we reach the crunch. The ministry is asking for the increase in the first-class-letter rate over a period up to "the 31st day of December, 1971" that would double the rate that existed in 1968, for example, and at that time the rate was 4 cents for local delivery. Now it will be 8 cents for local delivery as against 5 cents for delivery other than local. Now we spent some time this afternoon discussing the need for this increase. It is a substantial increase. It is a fundamental and vital service and I would say that on the basis of the experience, particularly under the former Postmaster General, the deficits that have been increasing in recent years have resulted from self-inflicted wounds rather than from any other cause and, therefore, I, for one, cannot approve an increase in rates in these amounts at this particular time. Particularly when the Minister, himself, has indicated in our discussion today that as a result of increased efficiency, as a result of the formula that is going to make it possible for him to give special-rate concessions to bulk mailing and so forth and also on the basis of improved efficiency and improved technology, it would seem to me that this will all increase the productivity of the Post Office Department. With an increase in productivity you should have a decrease in cost rather than an increase in cost and before approving of increases to the public of Canada in these amounts I would think that it would be much more reasonable under the circumstances to wait to see the impact of the new policies of the department. I am surprised that PIC, the Prices and Incomes Commission, has given its blessing to actions of this kind, as well as other actions. I can understand why the public is demanding that PIC be disbanded immediately because it is no longer discharging a useful function in controlling inflation. So I would certainly like to have a recorded vote on this important clause.

[Interpretation]

1971, par exemple, les envois de plus de deux onces...

M. Côté (Longueuil): Il s'agit des envois de moins d'une livre. Je parle des articles de la première classe de plus d'une livre que je propose de ne plus faire viser par la loi afin que je puisse les réglementer moi-même. Nous avons justement donné un exemplaire de ces nouveaux tarifs pour les envois de plus d'une livre.

M. Dinsdale: C'est exact. Ainsi, c'est la proposition que vous faites aux termes de l'article 2 (1) (d) du projet de loi.

M. Côté (Longueuil): Oui. Il s'agit du nouveau tarif des articles de la première classe de plus d'une livre.

M. Dinsdale: Comme l'indique le mémoire que vous nous avez fait remettre.

M. Côté (Longueuil): Vous l'avez entre les mains.

L'article 2 est adopté.

L'article 3—

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Monsieur le président, c'est ici que les Romains s'empoignèrent. Le ministre a demandé la hausse du taux des lettres de la première classe cependant la période commencera le 1^{er} juillet 1971 et se terminant le 31 décembre 1971. Ce qui doublerait le tarif de port existant en 1968 le portant à .04c. pour livraison locale. Désormais, le tarif de port pour livraison locale sera de .08c. et pour livraison non-locale il sera de .05c. Cet après-midi, nous avons mis quelque temps à débattre la nécessité de cette augmentation. Car il s'agit bien d'une hausse sensible. Comme chacun sait, ce service est fondamental et essentiel et je puis dire par expérience que les déficits, surtout sous la direction de l'ancien directeur général des Postes, qui s'accroissaient, au cours des récentes années sont le fruit de blessures que l'on s'inflige soi-même plutôt que des causes venant de l'extérieur. Il s'en suit donc que je ne puis pas approuver cette hausse de tarifs postaux, du moins dans cette proportion et à l'époque précise où nous sommes. Le ministre n'a-t-il pas déclaré aujourd'hui au cours de notre discussion que par suite d'une efficacité accrue et de cette formule magique qui lui permettra de faire des concessions de tarifs spéciaux pour la masse du courrier? Ce rendement accru et le perfectionnement technologique n'augmentera-t-il pas la productivité du ministère des Postes? Une hausse dans la productivité doit entraîner une baisse du coûts plutôt que l'inverse et avant d'approuver une hausse de cet envergure il me semble qu'il serait beaucoup plus logique d'attendre et d'évaluer les répercussions des nouvelles politiques du ministère. A vrai dire, la Commission des prix et revenus m'a grandement surpris quand elle donne sa bénédiction à des gestes de cet ordre ainsi qu'à d'autres actions. Je comprends le cri de la population qui demande que la Commission des prix et revenus soit démis de ses fonctions immédiatement parce qu'elle ne joue plus le rôle utile qu'elle avait de contrôler l'inflation. Cet important article doit donc faire l'objet d'un vote enregistré.

[Texte]

Mr. McCleave: If Mr. Dinsdale is going to use that argument, it is also in the recommendations of the Auditor General. Is he making the same recommendation in so far as the Auditor General is concerned? He has recommended these changes and if the Post Office should be more along this line I can hardly think that Mr. Dinsdale would recommend that we get rid of the Auditor General because he endorses what is being done.

The Chairman: Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: I am going to vote against this clause first of all because I think that we ought to increase the rates for second- and third-class mail before we proceed against first-class mail. Secondly, because as this Postmaster General and the former Postmaster General have said so often, the Post Office after 100 years of sleeping has finally entered the age of modern business practices, the whole operation is going to be streamlined, automated...

Mr. Côté (Longueuil): I never said that.

Mr. Orlikow: The former Postmaster did. You did say that you are going to bring in the new method of sorting mail and all the rest. This will all be done electronically. I think there will be substantial savings. We ought to see what happens with that and thirdly, Mr. Chairman, I have never held the view that the Post Office has to pay its own way. It is a service which we provide for the people of Canada and I have no objection to having a bookkeeping deficit and paying for it out of the general revenues of the country as we do with so many other services which we are providing.

• 1640

Amendment agreed to: Yeas, 8; Nays, 3
On Clause 4—

The Chairman: I think we have an amendment on Clause 4.

Mr. Trudel: I move that Bill C-240 be amended, by striking out line 2 on page 5 thereof and substituting therefor the following:

of Commons, or
(c) the Parliamentary Librarian or the Associate Parliamentary Librarian.

Amendment agreed to.
Clause 4 as amended and Clause 5 agreed to.
On Clause 6—

Mr. Forget: I move that Bill C-240 be amended by striking out lines 10 to 13 on page 6 thereof and by substituting therefor the following:

6. Section 19 of the said Act is repealed and the following substituted therefor:
“(19) Letters, books, tapes, records and”

[Interprétation]

M. McCleave: Si M. Dinsdale veut faire valoir ses arguments, il est bon de noter qu'on le trouve dans les recommandations de l'Auditeur général. Fait-il la même recommandation que l'Auditeur général? Ce dernier a proposé des modifications et si le ministère des Postes devait se ranger de côté, il est difficile d'imaginer pourquoi M. Dinsdale tient à ce qu'on se débarrasse de l'Auditeur général puisque ce dernier se fait le défenseur de sa théorie.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Je m'oppose à ces articles parce que je crois qu'on doit augmenter les tarifs de port pour le courrier de deuxième classe et de troisième classe avant de toucher le courrier de la première classe. En second lieu, je répète ce que l'actuel directeur général des postes et son prédécesseur ont dit à plusieurs reprises, le bureau de postes s'est finalement réveillé après cent ans de sommeil ininterrompu pour se plonger dans l'ère moderne des pratiques commerciales de sorte que l'ensemble de l'opération postale va être le jeu des ordinateurs...

M. Côté (Longueuil): Je n'ai jamais dit cela.

M. Orlikow: L'ancien directeur général des postes l'a déclaré. Vous avez affirmé que les nouvelles méthodes de classement du courrier remplaceraient bientôt les vieilles méthodes manuelles. Tout se fera par procédés électroniques. Les économies n'en seront que plus impressionnantes. Il nous faut étudier cette situation et monsieur le président j'avoue que je n'ai jamais cru que le ministère des Postes ne devait jamais être placé dans une situation déficitaire. C'est un service que nous rendons à la population du Canada et je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas une situation déficitaire enregistrée. Cette situation se redresserait grâce au revenu général du pays comme nous le faisons pour bien d'autres services que nous offrons au pays.

L'amendement est adopté par 8 voix contre 3.
L'article 4.

Le président: Je pense qu'il y a un amendement à l'article 4.

M. Trudel: Je propose que le Bill C-240 soit modifié par le retranchement de la ligne 5, à la page 5 et son remplacement par ce qui suit:

«ou l'autre;
(c) «ou au bibliothécaire parlementaire ou au bibliothécaire parlementaire associé ou par l'un ou l'autre.»

L'amendement est adopté.
L'article 4 tel que modifié et l'article 5 sont adoptés.
L'article 6.

M. Forget: Je propose que le Bill C-240 soit modifié par le retranchement des lignes 11 à 14 à la page 6 et leur remplacement par ce qui suit:

«6. L'article 19 de ladite Loi est abrogé et remplacé par ce qui suit: 19. «Les lettres, livres, bandes magnétiques, disques et»

[Text]

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agreed to.

On Clause 7—

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I raised the point, and I discussed this with a member of the department, and apparently the copy of the Act that I was given—though it had the august imprimatur of the Queen's Printer on it—was a lousy copy. I withdraw the objection if I am in fact correct. No doubt the chamber of sober second thoughts found at the report stage will cure the problem.

Clauses 7 to 9 inclusive agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. Members: On division.

The Chairman: Shall I report the bill?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Breau: I move that the Chairman order a reprint of Bill C-240 as amended.

Motion agreed to.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank all the members and the Minister and his staff. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

L'amendement est adopté.

L'article 6 tel que modifié est adopté.

L'article 7.

M. McCleave: Monsieur le président, j'ai soulevé cette question que j'ai débattue avec un spécialiste du ministère et il semblerait que la copie de la Loi qui m'a été remise, bien qu'elle soit revêtue du sceau de l'Imprimerie de la reine, soit un exemplaire inadmissible. Je retire mon objection s'il advenait que j'aie raison. Il ne fait aucun doute qu'une mûre réflexion à l'étape du rapport constituera une panacée réconfortante.

Les articles 7 à 9 inclusivement sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le président: Le projet de loi tel que modifié est-il adopté?

Des voix: Sur division.

Le président: Dois-je renvoyer le projet de loi?

Des voix: C'est convenu.

M. Breau: Je propose que le président fasse réimprimer le Bill C-240 tel que modifié.

La motion est adoptée.

Le président: Messieurs, je tiens à remercier tous les députés, le ministre et son personnel. La séance est levée jusqu'à la prochaine convocation du président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Tuesday, June 22, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 19

Le mardi 22 juin 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Air Canada Annual Report (1970)

CONCERNANT:

Le rapport annuel de 1970 sur Air Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman:

Messrs.

Comeau	Godin
Crossman	Howe
Deachman	Lajoie
Duquet	McCleave
Forget	McGrath

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

Messieurs

McNulty	Skoberg
Noble	Thomas (<i>Maisonneuve</i>)
Orlikow	Thomas (<i>Moncton</i>)
Portelance	Trudel.
Rock	

(Quorum 11)

Greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

On June 21, 1971:

Messrs. Skoberg, Guay (*Lévis*), Crossman, Portelance, Lajoie and Noble replaced Messrs. Barnett, Breau, Cullen, Leblanc (*Laurier*), Turner (*London East*) and Dinsdale.

On June 22, 1971:

Mr. Duquet replaced Mr. Guay (*Lévis*).

Conformément à l'article 65(4) b) du Règlement

Le 21 juin 1971,

MM. Skoberg, Guay (*Lévis*), Crossman, Portelance, Lajoie et Noble remplacent MM. Barnett, Breau, Cullen, Leblanc (*Laurier*), Turner (*London-Est*) et Dinsdale.

Le 22 juin 1971,

M. Duquet remplace M. Guay (*Lévis*).

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, 23 June, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Friday, May 4, 1971, your Committee has considered the Air Canada Annual Report, 1970, and commends it to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 19*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

H. PIT LESSARD,

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 23 juin 1971

Le Comité permanent des transports et des communications à l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 4 mai 1971, le Comité a étudié le rapport annuel de 1970 sur Air Canada et le recommande à la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 19*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, June 22, 1971.
(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., the Chairman, Mr. Lessard presiding.

Members present: Messrs. Crossman, Duquet, Deachman, Forget, Howe, Lajoie, Lessard (*LaSalle*), Portelance, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel—(15).

Also present: Messrs. Allmand, Blair and Stewart (*Cochrane*) M.P.'s.

Witnesses: From Air Canada: Messrs. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board and Chief Executive Officer; J. R. Baldwin, President; Earl Orser, Vice-President, Finance; R. T. Vaughan, Q.C., Secretary of the Company.

The Committee resumed its consideration of the Air Canada Annual Report (1970).

Mr. Pratte assisted by his officials, responded to questions.

At 11:00 a.m., the Committee adjourned until 2:30 p.m. this date.

AFTERNOON SITTING (37)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 2:35 p.m., the Chairman, Mr. Lessard presiding.

Members present: Messrs. Crossman, Deachman, Forget, Duquet, Howe, Laflamme, Lajoie, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel—(15).

Also present: Messrs. Allmand, Blair, Marshall and Stewart (*Cochrane*), M.P.'s.

Witnesses: Same as morning sitting.

The Committee resumed its consideration of the Air Canada Annual Report (1970).

And the questioning continuing:

Moved by Mr. Deachman,

That this Committee call the representatives of C.A.L.E.A. to give evidence on the matter of the telescoping of the Ottawa reservation Bureau into the Montreal Bureau.

Motion negatived: Yeas: 5; Nays: 6.

After further questioning the Air Canada Report (1970) was carried and the Chairman was instructed to commend it to the House.

At 5:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 22 juin 1971.
(36)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h 35. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Crossman, Duquet, Deachman, Forget, Howe, Lajoie, Lessard (*LaSalle*), Portelance, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel (15).

Autres députés présents: MM. Allmand, Blair et Stewart (*Cochrane*).

Témoins: De Air Canada: MM. Yves Pratte, c.r., président du Conseil d'administration et directeur exécutif; J. R. Baldwin, président; Earl Orser, vice-président, finance; R. T. Vaughan, c.r., secrétaire de la compagnie.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel (1970) d'Air Canada.

M. Pratte, avec l'aide de ses collègues, répond aux questions.

A 11 h du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 2 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (37)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 2 h 35. Le président, M. Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Crossman, Deachman, Forget, Duquet, Howe, Laflamme, Lajoie, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel—(15).

Autres députés présents: MM. Allmand, Blair, Marshall et Stewart (*Cochrane*).

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel (1970) d'Air Canada.

La période de questions se poursuit;

M. Deachman propose,

Que le Comité demande aux représentants de la C.A.L.E.A. de rendre des témoignages sur la question de l'intégration du Bureau de réservation d'Ottawa au bureau de Montréal.

La motion est rejetée: en faveur: 5; contre: 6.

La période de questions se poursuit et le rapport (1970) d'Air Canada est adopté; le président est requis d'en faire rapport à la Chambre.

A 5 h 45 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr,

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 22, 1971.

• 0937

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, this is the continuation of the study of the annual report of Air Canada. The witnesses we have with us this morning are to my immediate right Mr. Y. Pratte and next to Mr. Pratte Mr. Baldwin, Mr. Orser, Mr. Taylor, and Mr. Vaughan.

Mr. Howe, since you have to leave earlier and have asked me if you could speak first, the floor is yours.

Mr. Howe: Thank you Mr. Chairman. I have a question to ask you personally before we get into this study. You probably noticed my representation in the House, yesterday, with regard to the possibility of enlarging a motion that I made in this Committee on March 6. I do not want to put you on the spot but I would like you to give personal consideration to discussing this whole question with the Ontario members. I feel that the Ottawa members, the Toronto members, and even the Windsor and St. Catharines members are going to be involved in the applications by the Canadian National Railways to discontinue or reduce service and I think that it is therefore something that is of great importance to all the members in Southern Ontario.

I remember a few years ago, we travelled across this nation to discuss the reasons why the de Havilland was going to be taken off. Following the report of the committee concerned, the de Havilland was retained until after Expo because of the importance of getting people into Montreal for such an occasion. Since the House Leader said yesterday that he was going to discuss it with you, I would appeal to you to give thorough consideration to the possibility of moving the concurrence of the report which was brought in at that time.

Mr. Pratte, in view of what is happening up in Western Ontario, one of our radio and television stations. CKNX in Wingham has been promoting a meeting where this question of a gathering service by air which could be possible in that area would be discussed. They are having this meeting on June 30. Have any of your representatives been invited to go to that meeting? You have a lot of know-how in this particular question, and I therefore ask you, have you been invited, or any representative of your organization?

• 0940

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): Is this the meeting in London, Mr. Howe?

Mr. Howe: No, this is the meeting in Wingham, Ontario.

Mr. Baldwin: To the best of my knowledge we have not been invited.

Mr. Howe: Would it be possible for a representative of your organization to be there?

Mr. Baldwin: If we are invited, certainly.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 22 juin 1971

[Interprétation]

Le président: Messieurs, nous allons poursuivre l'étude du Rapport annuel d'Air Canada. Nous avons comme témoins ce matin, à ma droite, M. Yves Pratte et à sa droite, MM. Baldwin, Orser, Taylor et Vaughan.

Monsieur Howe, comme vous devez partir plus tôt, vous m'avez demandé de parler le premier, la parole est à vous.

M. Howe: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai une question à vous poser personnellement avant de passer à cette étude. Vous avez probablement remarqué les remarques que j'ai faites à la Chambre des communes hier au sujet de la possibilité d'élargir une motion que j'avais faite à ce Comité en mars dernier. Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais j'aimerais que vous songiez à discuter personnellement de cette question avec les députés de l'Ontario. Je crois que les députés d'Ottawa, de Toronto et même ceux de Windsor et de St. Catharines seront touchés par les mesures des chemins de fer canadiens visant à discontinuer ou à limiter le service et je crois que c'est une question importante pour tous les députés du sud de l'Ontario.

Je me souviens qu'il y a quelques années, nous avons voyagé à travers le pays pour délibérer concernant le retranchement du de Havilland. Après un rapport soumis par le Comité concernant le de Havilland, celui-ci a été conservé jusqu'après l'Expo à cause de l'importance d'acheminer des gens vers Montréal pour cette occasion. Étant donné que le leader de la Chambre a dit hier qu'il allait vous en parler, je vous demande d'étudier la possibilité d'une proposition de rapport semblable.

Monsieur Pratte, à cause de ce qui se passe dans l'ouest de l'Ontario, une de nos stations de radio et de télévision, CKNX à Wingham a prévu une séance où cette question de rassemblement de service aérien qui serait possible dans ce secteur pourrait être discutée. Cette réunion a lieu le 30 juin. Vos représentants ont-ils été invités à cette réunion? Vous avez beaucoup de connaissances sur cette question précise, et je vous demande donc si vous avez été invité, ou alors des représentants de votre organisation?

M. J. R. Baldwin (président d'Air Canada): Parlez-vous de la réunion à London, monsieur Howe?

M. Howe: Non, je parle de celle de Wingham (Ontario).

M. Baldwin: A ma connaissance, nous n'avons pas été invité.

M. Howe: Croyez-vous que c'est possible d'envoyer un nouveau représentant?

M. Baldwin: Si nous sommes invités, certainement.

[Text]

Mr. Howe: As a representative from that area, I will certainly extend an invitation to you and I will get in touch with CKNX and see that it is made official. They feel the same as I have, that we have a blackout in transportation up there because the promised alternate service has not developed. The buses the railroad said were going to give service there have not been giving proper service, with the result that a lot of people are frustrated.

At your last meeting, you did discuss the STOL aircraft somewhat, and I think a representative of de Havilland has been up there talking to these people. I do not know how far the survey has gone but I am sure it would be of great interest to them if somebody from your organization could possibly attend that meeting. It is at 1 p.m. in the Legion Hall in Wingham on June 30.

Mr. Yves Pratte (Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Air Canada): We accept the invitation. Your invitation was pleasant.

Mr. Howe: Thank you very much, sir, and thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Howe. Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I welcome the officials of Air Canada back here. All of us have a few more questions to ask, having had a chance now to read the previous evidence. I think it gives us a better chance now to consolidate some of these positions we were discussing before.

I am still very much concerned about schedules. I know we had considerable discussion on them the first day you were here. I think the greatest single criticism that Air Canada is receiving today is on scheduling. I do not know who was questioning Mr. Baldwin at the time, though I believe it was Mr. McCleave, when Mr. Baldwin indicated that the schedules were all under review; that you had had some criticism and that you would make some changes, although I think you indicated that the fall and winter schedules were already drawn up.

Now, this is what concerns me particularly. Last winter when I was informed by people whom I knew in Air Canada offices of what was happening with the summer schedule, the reduction of flights and so on, they said, if you think the summer schedule is bad, wait until you see the fall and winter one. This is really of some concern because if there are further reductions in service to the Maritimes planned for this fall and winter, I think we should be informed of them now. Is this information correct?

Mr. Pratte: No, I do not think this is entirely correct. While some draft schedules have been prepared for the winter, this has not been finalized. We had a meeting last week of the top management committee to go over the drafts of these winter schedules and I think it is fair to say that many of the complaints we received in respect of the summer schedule are going to be satisfied in the winter schedule. I think it is also fair to say that no

[Interpretation]

M. Howe: En tant que représentant de cette région, je vais certainement vous envoyer une invitation et je vais communiquer avec CKNX pour m'assurer que ces invitations sont faites de façon officielle. Il croit, comme moi d'ailleurs, que nous avons une coupure dans les transports dans cette région, car le service de remplacement promis n'a pas été mis en inauguration. Les autobus et les chemins de fer devaient nous donner ces services, mais ils n'en ont pas donné un convenable et bien des gens se sont frustrés.

Lors de notre dernière réunion, nous avons discuté des avions Adac, ou des choses du genre, et je crois qu'un représentant de de Havilland s'y est rendu pour discuter avec les gens. Je ne sais pas ou en est rendu l'enquête, mais je suis certain qu'il serait très intéressé de savoir que quelqu'un de votre organisation peut assister à cette réunion. Elle aura lieu à la salle de la Légion à Wingham le 30 juin à 1 h. de l'après-midi.

M. Yves Pratte (président du Conseil d'administration et agent exécutif en chef d'Air Canada): Nous acceptons l'invitation. Nous en sommes très heureux.

M. Howe: Je vous remercie beaucoup, monsieur, et je vous remercie également monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Howe. Monsieur Thomas, vous avez la parole.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants d'Air Canada. Plusieurs d'entre nous avons des questions à leur poser maintenant que nous avons eu l'occasion de lire les témoignages antérieurs. Nous avons ainsi eu l'occasion de consolider certaines dépositions dont nous avons parlé précédemment.

Je suis toujours très inquiet au sujet des erreurs. Je sais que nous en avons beaucoup parlé le premier jour où vous êtes venus. Je crois que la critique majeure à l'endroit d'Air Canada aujourd'hui a trait aux erreurs. Je ne sais pas qui posait des questions à M. Baldwin à ce moment-là, mais je pense que c'était M. McCleave, alors que M. Baldwin a mentionné que les erreurs étaient à l'étude; que vous aviez eu des critiques et que vous deviez faire effectuer certains changements, bien que vous ayez mentionné que les horaires de l'automne et de l'hiver étaient déjà arrêtés.

C'est bien ce qui m'inquiète particulièrement. L'hiver dernier, lorsque j'ai su de certaines personnes que je connais au bureau d'Air Canada, de ce qui allait se passer pour l'horaire d'été, des vols et le reste, ces personnes ont dit si vous croyez que l'horaire d'été est mauvais, attendez de voir ceux de l'automne et de l'hiver. Cela m'inquiète vraiment parce que si vous diminuez les vols dans les Maritimes pour l'automne et l'hiver, je crois que nous devrions savoir maintenant. Est-ce que ces renseignements sont exacts?

M. Pratte: Non, je ne crois pas qu'ils soient entièrement exacts. Même si certains projets ont été faits pour l'hiver, ils ne sont pas éliminés. Nous avons eu la semaine dernière une réunion au sommet du comité de la gestion pour étudier ces projets d'horaire pour l'hiver et il est juste de dire que la plupart des plaintes que nous avons reçues concernant les horaires d'été trouveront leur réponse dans les horaires d'hiver. Je crois également

[Texte]

schedule is ever going to satisfy everybody because basically everybody wants to travel at the same time of day from every point in the system. So we have to make a choice. But to say that the winter schedule was drawn up and firmed up last winter for this coming winter is not accurate.

There are some constraints that we have to live with, for instance on the question of equipment. But we are making a determined effort to improve the schedule, and to do that we are in the process of establishing a new scheduling process to make sure that decisions as to schedules are taken at the top management level whenever they affect service to the public, as opposed to being taken by somebody at the third or fourth level of management.

● 0945

Mr. Thomas (Moncton): I am particularly interested in the Ottawa-Moncton scheduling because that is the one I have to use twice a week, and I find it hard to rationalize the fact that practically every flight between those two cities involves a minimum of an hour and as high as two, a two-and-a-half hour lay-over in Montreal. Also, you will find the situation where, for example, you will have a flight schedule out of Moncton that will hit Montreal about 20 minutes after an Ottawa flight has left, which means you have to sit there for another two hours waiting.

To give specific examples, Flight 995 out of Moncton at 1310 arrives in Montreal 1330 and the connection they are giving us now is with Flight 383 at 1500, but yet there is a Viscount flight which originates in Montreal to Ottawa scheduled to leave there at 1305. It seems to me—I know you have problems, you say that each city wants their flights at a certain time—that there must be some way that Flight 995, which is a turnaround of Flight 994—I believe it sits on the ground for an hour in Moncton—either could leave a little earlier or Flight 38, whatever the flight is that originates from Montreal, could leave Montreal later thereby necessitating maybe a half-hour wait. It seems to me, and I know your problems, that things could be adjusted quite easily. What is the prospect of adjusting some of these flights?

Mr. Baldwin: Without having the full aircraft routing table in front of me, Mr. Thomas, I would not be able to answer definitively, but this is indicative of the scheduling difficulties. The flight out of Montreal is timed to make certain connections in Toronto. If we changed the time out of Montreal then we would upset a series of connections and onward movements in Toronto. This is typical of the difficulty that Mr. Pratte referred to.

A shortening of the turnaround time at Moncton is a matter of the ability in terms of ground service to do a turnaround. Yes, we will take a look to see whether the 60-minute period could be reduced, but normally there is a limit on a turnaround time related to the maintenance, aircraft cleaning and other functions that have to be performed in doing a complete aircraft turnaround as distinct from a transit stop.

Mr. Thomas (Moncton): I appreciate this, Mr. Baldwin, but this is the answer we always get. To me it is not

[Interprétation]

qu'il est juste de dire qu'aucune erreur ne peut satisfaire tout le monde. En fait, chacun veut voyager au même moment partout dans notre réseau. Nous avons à faire un choix. Mais dire que l'erreur d'hiver a été redigée et terminée l'hiver dernier pour l'hiver prochain n'est pas exacte.

Il y a certaines contraintes auxquelles nous ne pouvons répondre par exemple celle qui concerne l'équipement. Mais nous déployons des efforts accrus pour améliorer ces erreurs et nous sommes en train d'établir une nouvelle méthode pour nous assurer que les décisions concernant les erreurs sont prises au sommet lorsqu'elles affectent les services au public par opposition aux décisions prises au 3^e et 4^e niveau de la direction.

M. Thomas (Moncton): Je suis particulièrement intéressé aux erreurs Ottawa-Moncton parce que c'est le trajet que j'effectue deux fois la semaine. Je trouve qu'il est difficile d'admettre que pratiquement chaque vol entre ces deux villes comprend une attente minimum d'une heure qui peut s'étendre jusqu'à 2h, 2h 20 à Montréal. Vous vous trouvez également dans la situation où par exemple vous avez eu une envolée qui part de Moncton et qui arrive à Montréal 20 minutes environ après l'avion qui partait pour Ottawa, ce qui veut dire que vous devez attendre encore 2 heures.

Je vais vous donner des exemples précis, le vol 995 en partance de Moncton à 13h 10 arrive à Montréal à 13h 30 et la correspondance que nous pouvons avoir actuellement avec le vol 383 a lieu à 15h. Mais il y a une envolée pas vacante qui part de Montréal pour Ottawa à 13h05. Il me semble, si vous aviez des problèmes, et vous disiez que chaque ville veut placer ses envolées au même moment, mais il peut y avoir un moyen pour que l'envolée 995 qui attend je crois pendant près d'une heure à Moncton quitte soit un peu plus tôt Moncton et que l'envolée 238, je crois, qui provient de Montréal quitte Montréal un peu plus tard, ce qui nous donnerait une demi-heure d'attente. Il me semble, que ce serait des choses qui pourraient s'ajuster assez facilement. Quelles sont les possibilités sous ce rapport?

M. Baldwin: Sans le tableau des envolées, monsieur Thomas, je ne pourrais pas vous donner de réponse définitive mais cela prouve que les horaires sont difficiles à établir. L'envolée qui part de Montréal doit établir certaines correspondances à Toronto. Si nous changions le temps de départ à Montréal, une série de correspondances et de départs de Toronto se trouveraient changer également. C'est une difficulté typique de celle qu'à mentionnée M. Pratte.

Une diminution du temps d'embarquement à Moncton dépend des services au sol. Nous étudierons la possibilité de réduire cette période de 60 minutes, mais il y a normalement une limite dans ce débarquement à cause de notre détient des avions, du nettoyage et de d'autres fonctions qui peuvent être faites afin que l'avion puisse faire un aller et retour complet.

M. Thomas (Moncton): Je comprends, monsieur Baldwin, c'est toujours la réponse que nous avons. Elle n'est

[Text]

quite good enough because, although I have not totalled them up, you must have at least 15 flights from Montreal to Ottawa. It seems to me that the flight I was talking about, I guess it is number 173, which apparently is a Viscount originating in Montreal to Ottawa, Toronto and Timmins is scheduled to leave at 1305. However, as I was saying, why could that flight not depart a half hour later? You have so many flights between the large cities it seems to me that some of those flights could be adjusted to suit the convenience of the smaller cities. Why should people in the East always have to wait on the convenience of people in Toronto or Montreal? That is all I am asking. Why can you not look over those schedules and give us some sort of a connection where we do not have to sit around an airport for two hours?

After representations from Moncton, you also continued the Vanguard flight in the afternoon, the one that leaves here in the morning. With all due respect, sir, that is nothing but a freight flight. That thing will sit in Montreal for an hour or two hours waiting to load freight, but yet it does not wait five minutes for a passenger. I cannot understand this. You put the flight back, but it is a freight flight. Is it the policy of Air Canada to hold up a flight to load freight, but not to hold it up for passengers?

Mr. Pratte: Not that I know of.

Mr. Thomas (Moncton): I can give you many specific examples where it sat in Montreal while they were loading freight.

Mr. Baldwin: If you have any specific example we would be glad to explain.

Mr. Thomas (Moncton): That is the Vanguard mainly.

Mr. Baldwin: The district customer service agent at the spot has the discretion to determine within reasonable limits, I will say 15 to 20 minutes, whether a plane will be held for late passengers coming out or late arriving passengers, or whether it may be held dependent upon a freight connection or freight loading of essential material. Discretion rests with the local district customer agent to do what he thinks best in terms of the total traffic. However, they are held for passengers as well.

Mr. Thomas (Moncton): May I have your assurance, Mr. Pratte, or Mr. Baldwin, that you will give these Maritime schedules a real close scrutiny throughout the fall and winter...

Mr. Pratte: Yes, you have my assurance there. Furthermore, I think I have to say that we are not entirely satisfied with our summer schedule in respect of connections out of Montreal to Ottawa. I think I did indicate the last time I was here that we were making a review of this situation and were hopeful we would be able to improve the situation in respect of connecting traffic to Ottawa. One of the problems raised was the connecting traffic coming from overseas and destined for Ottawa. We found out that under the summer schedule people had to wait between two and three hours coming from overseas for a flight to Ottawa. I think we have or are about to

[Interpretation]

pas assez bonne pour moi, parce que même si je n'étais pas additionné, il doit y avoir quelques envolées de Montréal à Ottawa. L'envolée dont je vous parlais, je crois que c'est le numéro 173 qui se fait part vacante de Montréal à Ottawa, Toronto et Timmins doit partir à 13 h 05. Toutefois, comme je vous le dis, pourquoi cet avion ne pourrait-il pas partir une demie-heure plus tard? Vous avez tellement d'envolées entre les grandes villes qu'il me semble que certaines de ces envolées peuvent être ajustées pour répondre aux besoins des petites villes. Pourquoi les gens de l'Est doivent-ils toujours attendre que soient d'abord servi ceux de Toronto ou de Montréal? C'est tout ce que je demande. Pouvez-vous étudier de nouveau ces horaires et nous donner une correspondance afin que nous n'ayons pas à attendre deux heures dans notre aéroport?

Après que Moncton ait fait les démarches, vous avez quand même gardé l'envolée Vanguard de l'après-midi, celle qui part d'ici le matin. Mais sauf votre respect, monsieur, ce n'est là qu'une envolée de fret. Cet avion demeure à Montréal pendant une heure ou deux en attendant sa cargaison, mais cependant il ne peut pas attendre 5 minutes pour un passager. Je ne peux pas comprendre cela. Vous avez remis l'envolée mais c'est une envolée de fret. Est-ce là la politique d'Air Canada de retarder une envolée à cause du fret et de ne pas le faire pour un passager?

M. Pratte: Pas que je sache.

M. Thomas (Moncton): Je peux vous donner des exemples précis par exemple à Montréal alors que l'on chargeait du fret.

M. Baldwin: Si vous aviez des exemples précis, nous serions heureux de vous fournir des explications.

M. Thomas (Moncton): Il s'agit de Vanguard surtout.

M. Baldwin: L'agent de district pour le service au client a le pouvoir de déterminer dans les limites raisonnables je veux dire de 15 à 20 minutes, si un avion doit être retardé pour des passagers en retard qui arrivent ou qui partent, ou s'il doit garder l'avion pour attendre une correspondance de fret ou de chargements de matériaux essentiels. Ces pouvoirs du stationnaire repose sur l'agent de district au service des clients. Il agit pour le mieux du point de vue trafic global. Toutefois, les avions sont également regardés pour des passagers.

M. Thomas (Moncton): Pouvez-vous m'assurer, monsieur Pratte ou monsieur Baldwin que vous étudierez de près les horaires de Maritimes pour l'automne et l'hiver.

M. Pratte: Oui, vous avez ma parole. Puis, je dois dire que nous ne sommes pas très satisfaits de notre horaire d'été concernant les correspondances en partance de Montréal pour Ottawa. Je l'ai mentionné lors de ma dernière visite ici, nous réviserions la situation si nous espérions pouvoir l'améliorer quant au trafic en partance pour Ottawa. Un des problèmes qui a été soulevé était le trafic de correspondance arrivant d'outre mer et à destination d'Ottawa. Nous nous sommes rendu compte que l'horaire d'été a eu pour résultat de faire attendre les gens deux ou trois heures alors qu'ils arrivaient d'outre mer et qui se dirigeaient vers Ottawa. Je crois que nous

[Texte]

put in an additional flight so people will have a reasonable connection to Ottawa. We will do the same thing in respect of Maritime traffic.

• 0950

Mr. Thomas (Moncton): I revert again to your statement that I referred to the first day I was here, where you indicated that it was going to be your concern to think of the convenience of passengers, even at the expense of overloading planes or frequencies. I hope you follow that original philosophy.

Another thing I am interested in—it was discussed thoroughly by Mr. Blair when he was here—is the situation in the Ottawa office. The evidence at that time indicated that this move was made in the interests of economy and there would be no diminution in service. This is fine. I have no quarrel with Air Canada trying to operate as economically as possible but I do think it is time to protest when there is a decrease in service.

For example, at one time my secretary could pick up the phone, get Air Canada and make all arrangements within two or three minutes. Now you are lucky if you even get an answer from that office in 10 minutes. I jotted down several instances. On May 26 it took seven minutes to get an answer even. There was not even a canned announcement that the line was busy—the phone just kept on ringing. On May 28—here is a good one—the phone rang steadily for 15 minutes and I still was not able to get an answer.

Mr. Baldwin: Could you tell me the time of day on these?

An hon. Member: Perhaps you got the wrong number.

Mr. Thomas (Moncton): No, it was not the wrong number. You do not get a wrong number every time, every day. The number we were dialling of course was 231-2581. This is not peculiar to me, because I have talked to different members who are having the same problem—they just cannot get an answer in any reasonable time. What has happened? I understand you have more staff on there now than you had before.

Mr. Baldwin: We have more on for the summer, and this is normal.

If I knew the time of day I would like to run a check, because we do keep complete records of what we call "busy outs", situations when you cannot even get through to the tape-recorded message, and where a trend appears we try to remedy it with staff adjustments. Our belief is that the introduction of Telpak will improve this situation by providing a larger basic body of bodies in Montreal to deal with this situation and a larger basic package of lines to use in total.

Mr. Thomas (Moncton): But this office I am talking about is right here in Ottawa. It looks after the House of Commons.

Mr. Baldwin: Yes.

[Interprétation]

avons et que nous sommes sur le point d'ajouter une envolée additionnelle afin que ces gens puissent se rendre plus facilement à Ottawa. Nous ferons la même chose pour le trafic des Maritimes.

M. Thomas (Moncton): Je reviens à votre déclaration à laquelle j'ai fait allusion la première fois que j'étais ici où vous avez exprimé l'idée que vous vous préoccuperiez de l'aisance des passagers, même s'il fallait surcharger les avions et leur fréquence. J'espère que vous suivez toujours cette philosophie première.

J'ai à cœur ce qui se passe dans le bureau d'Ottawa. D'ailleurs, cette question a été complètement débattue par M. Blair quand il était parmi nous. On avait prouvé que cette prise de position visait à l'expansion économique du pays sans pour autant effectuer de diminutions dans le service. Je ne m'en prends pas au fait qu'Air Canada veut être aussi rentable que possible, mais je crois qu'il est temps de protester quand le service diminue.

Par exemple, jadis ma secrétaire pouvait prendre tous les arrangements avec Air Canada en deux ou trois minutes. On peut maintenant se compter chanceux si l'on obtient une réponse après 10 minutes. J'ai pris note de plusieurs occasions. Le 26 mai, il a fallu attendre sept minutes avant d'avoir une réponse. Il n'y avait même pas une annonce enregistrée portant que la ligne était occupée. Non, le téléphone n'a pas cessé de sonner. Le 28 mai, le téléphone a sonné pendant 15 minutes et toujours, il a été impossible d'obtenir une réponse.

M. Baldwin: Pourriez-vous me donner l'heure de ces appels?

Une voix: Il se peut qu'il s'agisse d'un mauvais numéro!

M. Thomas (Moncton): Non, pas du tout. Vous ne pouvez pas toujours avoir le mauvais numéro, chaque jour. Le numéro que nous composions était notamment 231-2581. Je ne suis pas le seul à faire cette triste expérience, puisque plusieurs autres députés m'ont dit qu'ils en souffraient autant. Ils ne peuvent pas obtenir de réponse après une durée raisonnable. Que s'est-il passé? Vous avez, si je ne m'abuse, un plus grand effectif que vous aviez auparavant?

M. Baldwin: Oui, pour l'été, et cela est normal.

Si je connaissais le moment de la journée où se fait cet appel, je pourrais vérifier parce que nous gardons un dossier complet des moments qui sont totalement occupés. Il s'agit alors de situations où il est même impossible de faire passer un message enregistré. Dès que les lignes sont surchargées, nous essayons d'y remédier en augmentant notre personnel. L'introduction de TELPAK va améliorer la situation grâce à des organismes fondamentaux plus puissants à Montréal qui mettront plus de lignes à notre disposition.

M. Thomas (Moncton): Mais le bureau auquel je fais allusion se trouve ici à Ottawa. Il s'occupe de la Chambre des communes.

M. Baldwin: Oui.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): That does not go through Montreal at all.

Mr. Baldwin: No.

Mr. Thomas (Moncton): Is that the Vanier office?

Mr. Baldwin: No, that is in Ottawa now.
Could you give me the number again that you called?

Mr. Thomas (Moncton): 231-2581.

Mr. Praitte: Would that be the travel bureau?

Mr. Thomas (Moncton): No. That is a government service for government.

Mr. Baldwin: Well, that is quite different and has nothing to do with the basic reservations office. That is a different operation entirely.

Mr. Thomas (Moncton): Is this not Air Canada?

Mr. Baldwin: Yes but it is operated as a separate unit.

Mr. Thomas (Moncton): Well, what has happened to the efficiency of that office?

Mr. Baldwin: I will have to look into it in the light of the information you have given me, because we also keep records of "busy out" signals on this.

Mr. Thomas (Moncton): I have one further point and then I am through. On page 13-17 of the evidence of May 20 Mr. McGrath asked Mr. Baldwin about your bilingual policy in the service and referred specifically to Ottawa. At that time, Mr. Baldwin answered Mr. McGrath:

We are working towards a policy where we will be able to have bilingual staff available in all public contact positions in Ottawa in sufficient numbers to deal with the requirements of the travelling public...

Mr. McGrath went on to ask if this policy prevailed across the country Mr. Baldwin answered that it did where the demand for bilingual services required it.

● 0955

I have no quarrel with this policy because this is essentially the policy that is set forth in the Official Languages Act. As Mr. Turner said so many times, the policy was not to make the service bilingual but to provide a bilingual service.

The thing that disturbs me is a letter that was written to Mr. Hayes, the President of the Canadian Air Line Employees' Association, by Mr. N. A. Radford, Manager, Ground Labour Relations. Mr. Hayes had apparently written him about the bilingual staff requirements. Mr. Radford answered Mr. Hayes:

To increase our bilingual capabilities...

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Ce bureau n'a rien à voir avec Montréal.

M. Baldwin: Vous avez raison.

M. Thomas (Moncton): S'agit-il du bureau de Vanier?

M. Baldwin: Non, il s'agit du bureau d'Ottawa.
Quel est le numéro que vous avez composé, je vous prie?

M. Thomas (Moncton): 231-2581.

M. Praitte: S'agit-il du bureau de tourisme?

M. Thomas (Moncton): Non, il s'agit d'un service gouvernemental destiné au gouvernement.

M. Baldwin: Bon, la situation est fort différente et n'a rien à voir avec le bureau de réservations. Il s'agit d'une opération entièrement différente.

M. Thomas (Moncton): Ne s'agit-il pas d'Air Canada?

M. Baldwin: Oui, mais ce bureau fonctionne en tant qu'unité séparée.

M. Thomas (Moncton): Mais, qu'est-il advenu du rendement de ce bureau?

M. Baldwin: Il me faudra étudier la question à la lumière des renseignements que vous venez de me donner puisque nous gardons un dossier complet des signaux qui nous indiquent que les lignes sont complètement occupées.

M. Thomas (Moncton): Une dernière question et j'aurai terminé. A la page 13-17 des témoignages du 20 mai, M. McGrath interrogeait auprès de M. Baldwin sur votre politique de bilinguisme dans votre service songeant particulièrement à Ottawa. A ce moment-là, M. Baldwin répondit à M. McGrath:

Nous essayons de mettre sur pied une politique qui nous permettra de disposer d'un personnel bilingue pour tous les postes de contact avec le public à Ottawa, de sorte que les exigences des voyageurs seront satisfaites.

M. McGrath poursuivit en se demandant si cette politique prévalait dans tout le pays. Monsieur Baldwin a répondu que oui, la demande de services dans les deux langues l'exigeait.

Je ne suis pas opposé à une telle politique car c'était facilement la politique de la Loi sur les langues officielles. Comme M. Turner l'a dit tant de fois, la politique ne visait pas à rendre le service bilingue mais à fournir un service dans les deux langues.

J'aimerais vous parler d'une lettre qui me préoccupe quelque peu, elle est adressée à M. Hayes, président de l'Association des employés de lignes aériennes canadiennes et a été envoyée par M. N. A. Radford, directeur, relations de travail au sol. M. Hayes lui avait probablement envoyé quelques notes au sujet des exigences concernant le personnel bilingue. M. Radford lui a répondu ce qui suit:

Afin d'accroître nos services dans les deux langues...

[Texte]

The Chairman: Mr. Thomas, would you give us the date of this letter, please?

Mr. Thomas (Moncton): I am sorry. It is dated November 17, 1970, our reference 24-7-0(D), and it is addressed to Mr. J. Hayes, President of the Canadian Air Line Employees' Association, and so on, from Mr. N. A. Radford, Manager, Ground Labour Relations. Mr. Radford replied to Mr. Hayes and I will quote this sentence:

To increase our bilingual capabilities we will ensure that all future employees hired at Ottawa are bilingual.

Attached to it is a copy of a questionnaire on bumping privileges, passenger agent or communications agent. I will read the pertinent part of that, referring to the right to bump:

If you elect to bump, the following bases may be available to bump into, depending on the choice made by other employees and depending on your bilingual capabilities. French and English is a requirements at all Quebec locations and Ottawa.

I am asking Mr. Baldwin how this squares with his reply to Mr. McGrath, which I understand to mean that it is not necessary that every member of the staff be bilingual but that there be sufficient people to provide services in both languages.

Mr. Baldwin: I do not see any particular inconsistency, Mr. Thomas. The general statement I made with regard to the system as a whole referred to the provision of bilingual capacity to meet the demand in accordance with our normal commercial requirements as well as the governments' policy. However, there is a much higher volume of demand in Ottawa for bilingual service than at most other points in Canada other than the Province of Quebec and possibly one or two points in New Brunswick.

Given that degree of demand in the Ottawa area, it was not our intention to say that we would never have any unilingual employees in Ottawa; rather, that for the present at least there was a need—which still remains—to increase the bilingual component in Ottawa in order to give better service to the public generally.

While no hiring policy should be considered permanent, this is not unlike the situation in the winter of 1969-70, I believe it was, when for similar reasons and as a matter of deliberate policy because we felt we were not giving as good cabin service in both languages as we should we very substantially temporarily increased the intake of bilingual persons in the cabin service area—stewardesses—and during that recruiting period we said that a very high percentage of the total number expected to be taken in must be bilingual.

In a similar manner it is my understanding that the regional vice-president decided that in order to increase competency in this regard in the Ottawa area there should, for the present at least—and we do not say that

[Interprétation]

Le président: Monsieur Thomas, pourriez-vous nous donner la date de cette lecture, s'il vous plaît?

M. Thomas (Moncton): Excusez-moi. Il s'agit d'une lettre en date du 17 novembre 1970, la référence est 24-7-0(D); il s'agit d'une lettre adressée à M. J. Hayes, président de l'Association des employés de lignes aériennes canadiennes, par M. N. A. Radford, directeur, relations de travail au sol. En réponse à l'intervention de M. Hayes, M. Radford a répondu ce qui suit:

Afin d'accroître notre service dans les deux langues, nous assurons que tous les employés qui seront engagés à l'avenir à Ottawa seront bilingues.

A cette lecture est jointe la copie d'un questionnaire concernant les privilèges de déplacement de personnel, l'agent des passagers et celui des communications. Je vous lirai la partie pertinente du questionnaire concernant ce déplacement de personnel:

Si vous désirez un déplacement, cela dépendra du choix des autres employés et de votre connaissance des deux langues officielles. Le français et l'anglais sont exigés dans tous les endroits du Québec et à Ottawa.

J'aimerais demander à M. Baldwin comment on peut concilier une telle réponse avec sa réponse à M. McGrath qui, si je comprends bien, impliquait qu'il n'était pas nécessaire que tous les membres du personnel soient bilingues mais qu'il y ait suffisamment de personnel bilingue pour pouvoir offrir un service dans les deux langues.

M. Baldwin: Personnellement, je ne vois aucune incompatibilité entre ces deux déclarations, M. Thomas. La déclaration d'ordre général que j'ai faite en ce qui concerne le système dans son ensemble voulait dire que l'on devait fournir le service dans les deux langues afin de répondre à la demande et selon les besoins commerciaux normaux et en conformité de la politique gouvernementale. Cependant, la demande est beaucoup plus importante à Ottawa que dans d'autres endroits du Canada autres que la province de Québec et probablement un ou deux endroits du Nouveau-Brunswick.

Étant donné l'importance de la demande dans la région de l'Outaouais, nous n'avions pas l'intention cependant de dire que nous n'aurions aucun employé unilingue qui travaillerait à Ottawa; nous voulions simplement dire qu'à l'heure actuelle le besoin se faisait sentir d'accroître nos services dans les deux langues afin de répondre à la demande du public.

Bien qu'aucune politique en matière d'emploi ne devrait être considérée comme étant permanente, cela ressemble fort à la situation que l'on a connue au cours de l'hiver 1969-1970, si je me souviens bien, quand pour des raisons semblables et à la suite d'établissement de notre ligne de conduite, nous avons considérablement augmenté les nombres d'hôtesse de l'air bilingues parce que nous estimions que ce service n'était pas fourni d'une manière satisfaisante à la population. Au cours de la période de recrutement, nous avons dit que nous aurions besoin d'un très fort pourcentage de personnel bilingue.

De la même façon, si je comprends bien, le vice-président régional a décidé qu'afin d'augmenter la compétence

[Text]

this will go on forever—be an emphasis upon increased bilingual recruiting to increase our competency here.

• 1000

Mr. Thomas (Moncton): I understand that, Mr. Baldwin, and I have no quarrel with that position, but that is not what this letter says. This letter says that all future employees hired at Ottawa are to be bilingual. It does not say that this is a temporary policy until we build up the proportion of bilingual persons. It says "all future employees", and it goes on to say specifically that French and English are requirements at all Quebec locations and in Ottawa. So if this is a mistake, if this letter is worded wrongly, I would appreciate someone in authority correcting this and advising Mr. Hayes that this is a temporary situation until your proportion of bilingual people is brought up to where you feel it should be.

Mr. Baldwin: I will be glad to look up this letter. I have not seen it, Mr. Thomas, but certainly I was aware that the present policy, for the present, is to recruit bilinguals in the Ottawa area.

Mr. Thomas (Moncton): Could you give me a reply, Mr. Baldwin, a personal reply.

Mr. Baldwin: Yes, I will.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I will give you the names of those who asked me to put questions. I have Mr. Rock, Mr. Lajoie, Mr. Deachman, Mr. Trudel, Mr. Allmand, Mr. Blair, Mr. Skoberg and Mr. McGrath. Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Pratte, is there any dumping of fuel while in flight, and if so, when and why is this done, and at what height and distance from populated areas?

Mr. Pratte: I will ask Mr. Baldwin. He is the technician among us.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: In certain emergency conditions where an aircraft may have taken off with a full load of fuel and is required to make an emergency landing—fortunately this happens very rarely—it cannot land at full weight and therefore has to reduce its weight before it can land. It therefore has to get rid of fuel in mid-air. In these emergency conditions there may be a fuel-dumping process required before the aircraft can land.

I could not give you an exact answer as to what height, except that it would be close to the maximum cruising height of the aircraft, because we would normally dump at close to maximum height in order to ensure dissipation at a high level. It is, of course, done in an area that is away from any populated area, if at all possible.

Mr. Rock: This means then that at each landing, there is not an excess of fuel that is being dumped.

Mr. Baldwin: Oh, no. This would happen only in the case of an emergency. In normal take-off conditions there

[Interpretation]

à cet égard dans la région de l'Outaouais, nous devrions à l'heure actuelle du moins accélérer le recrutement de personnel bilingue.

M. Thomas (Moncton): Je comprends très bien votre position, monsieur Baldwin, et je ne la mets pas en doute, cependant ce n'est pas cela que dit la lettre. Je crois comprendre en effet qu'à l'avenir selon les directives de cette lettre, tous les employés engagés à Ottawa devront être bilingues. La lettre ne parle pas de politique qui serait utilisée jusqu'à ce que l'on ait une proportion suffisante de personnes bilingues, elle stipule bien que «à l'avenir tous les employés»... elle dit également que le français et l'anglais sont exigés pour tous les postes du Québec et à Ottawa. Ainsi donc, s'il s'agit d'une erreur, si le libellé n'est pas exact, j'aimerais que l'on le corrige et que l'on informe M. Hayes qu'il s'agit là d'une situation temporaire jusqu'à ce que l'on ait suffisamment de personnes bilingues.

M. Baldwin: J'étudierai la lettre avec soin. Je n'en ai pas pris connaissance, mais je sais, monsieur Thomas, que la politique actuelle, consiste à recruter des employés bilingues dans la région d'Ottawa.

M. Thomas (Moncton): Pourriez-vous me répondre personnellement, monsieur Baldwin?

M. Baldwin: Très certainement.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie.

Le président: Messieurs, je vais vous lire la liste des personnes qui désirent poser des questions: il s'agit de MM. Rock, Lajoie, Deachman, Trudel, Allmand, Blair, Skoberg et McGrath. Je donne la parole à M. Rock.

M. Rock: Monsieur Pratte, y a-t-il des déversements d'essence qui sont faits en plein vol et si tel est le cas, quand cela se passe-t-il et quelle en est la raison? A quelle altitude et à quelle distance des régions habitées?

M. Pratte: Je demanderai à M. Baldwin de répondre à la question car c'est lui le spécialiste en matière technique.

Le président: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Dans certains cas d'urgence, lorsqu'un avion s'est envolé en ayant le plein d'essence et doit faire un atterrissage forcé, ce qui se passe très rarement, il doit réduire son poids avant de pouvoir atterrir et doit donc se débarrasser de l'essence en plein vol.

Je ne pourrais vous dire exactement à quelle altitude ce déversement a lieu, je sais simplement qu'il s'agit généralement de l'altitude maximum de croisière de l'avion, ce qui permet à cette essence de se dissiper à haute altitude. Généralement et si cela est possible évidemment, ce déversement a lieu dans une région qui est éloignée d'une région habitée.

M. Rock: Ainsi donc à chaque atterrissage, il n'y a pas de déversement d'essence.

M. Baldwin: Pas du tout. Cela se passe seulement en cas d'urgence. Dans des conditions normales d'envol, il y

[Texte]

is always a slight residual drainage of fuel that takes place as part of the normal functioning of the engines. This is measured in ounces, actually. It could be measured in ounces. It is blown off when the aircraft takes off. This is such a slight amount that I do not think it should be considered as a major problem. But even so, the airline companies and the aircraft companies are at present studying measures that might be taken to see what we can do with this relatively small problem.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Lajoie.

M. Lajoie: Reste à voir si le service de Trois-Rivières sera arrêté à partir du 1^{er} août. Dans le cas de l'affirmative, qu'arrivera-t-il de l'aéroport de Trois-Rivières?

Le président: Monsieur Pratte.

M. Pratte: Nous avons demandé à la Commission des Transports de suspendre le service à Trois-Rivières, soit un arrêt dans chaque direction de l'envolée de Québec à Montréal. Nous avons demandé que l'autorisation nous soit donnée pour le 1^{er} août. Cette arrêt de service ne touchera aucun employés d'Air Canada parce que c'est l'entente que nous avons avec eux. L'aéroport de Trois-Rivières, ne relève pas de notre compétence puisque c'est, soit un aéroport municipal, soit un aéroport du ministère des Transports.

M. Lajoie: Est-ce que cela veut dire, par exemple, que d'autres compagnies aériennes pourraient s'en servir à l'avenir?

M. Pratte: Si elles obtiennent la permission de la Commission canadienne des transports, certainement. Maintenant, je tiens à vous dire qu'avant de prendre cette décision, nous avons négocié avec certaines compagnies aériennes dans le but d'assurer un service aérien à Trois-Rivières, mais le trafic était tellement faible que même avec un très petit avion, la compagnie a décidé que ce n'était pas rentable.

M. Lajoie: Si je comprends bien, aucun employé attaché à l'aéroport de Trois-Rivières ne sera congédié.

M. Pratte: Aucun employé d'Air Canada. S'il y a des employés de la ville ou du ministère des Transports, cela ne relève pas de ma compétence. Aucun employé d'Air Canada ne sera mis à pied en raison de cette décision.

M. Lajoie: Merci, monsieur Pratte.

Le président: Monsieur Deachman.

• 1005

Mr. Deachman: Mr. Chairman, when Air Canada was before us the last time the Committee met we dealt with rate structure and with some differences in rate-making that are of great interest to us. I just want to review and refine a little where we stand in that argument. To remain competitive with lines abroad, overseas flights, the result of competition has got to us to the point where we have reduced fares, where it is now cheaper to fly from Ottawa to London than it is to fly from Ottawa to Vancouver, it is cheaper to fly to Rome than it is to fly to

[Interprétation]

a toujours un petit écoulement d'essence, ce qui est normal. En fait il s'agit de quelques onces, et la quantité est tellement minime que cela ne doit pas être considéré comme un problème important. Cependant, les compagnies de navigation aérienne et les compagnies d'aviation étudient actuellement les mesures à prendre afin de réduire ce problème.

M. Rock: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Lajoie.

Mr. Lajoie: Will the service in Trois-Rivières be discontinued on the 1st of August? If so, what will happen to the Trois-Rivières Airport?

The Chairman: Mr. Pratte.

Mr. Pratte: We asked the Transport Commission to discontinue this service in Trois-Rivières. In fact it was a stop-over on the way from Quebec to Montreal and return trip. We asked to be authorized to discontinue it for the 1st of August. This will not affect Air Canada employees, which was part of the agreement we had with their Commission. As to the Trois-Rivières Airport, it is not under our jurisdiction, it is either a municipal airport or an airport under the jurisdiction of the Transport Department.

Mr. Lajoie: Does this mean for example that other airline companies will be able to use it in the future?

Mr. Pratte: If they get permission from the Canadian Transport Commission. However I want to tell you that before we came to this decision, we contacted several aircraft companies to see if they could provide air service in Trois-Rivières, but the air traffic was so low that these companies decided it was not economical.

Mr. Lajoie: If I understand you rightly no employee from the Trois-Rivières Airport will be laid off.

Mr. Pratte: No Air Canada employee. However, there might be employees from the municipality or the Transport Department, and this does not come under my jurisdiction. As I said, no Air Canada employee will be laid off following this decision.

Mr. Lajoie: Thank you, Mr. Pratte.

The Chairman: Mr. Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, la dernière fois qu'Air Canada est venu témoigner devant le Comité, nous avons discuté de la structure du tarif, et de certaines différences dans celui-ci. J'aimerais voir ce qu'il en est actuellement. Afin de pouvoir soutenir la concurrence avec les lignes de navigation aérienne étrangères, nous avons réduit le tarif et il est actuellement plus économique de faire un voyage d'Ottawa à Londres que d'aller à Vancouver. Il est moins cher d'aller à Rome qu'à Calgary. Quand on étudie le tarif trans-américain au Canada et

[Text]

Calgary. When we look at transborder rates in Canada and at the schedules of transborder rates to the United States at any point on the continent, we find out that competition with the United States rates across the border has resulted in no increase in the rates at all. The rates of last September, if you look at the book, on crossing the border are the same in the schedule today as in the schedule, for instance, of last September. When we look at domestic rates in Canada, we find that rates steeply up, that not only is there an increase in the rate from point to point, but now rates are recalculated at each point. How can you justify a policy which, whenever you meet outside competition, results in reduction of rates in order to stay competitive, while at the same time you continue to increase your rates against the domestic traveller?

Mr. Pratte: Number one, when you are referring to the new North Atlantic rates, I think you are probably referring to the new youth fares that have just come into existence. This is the only new fare on the North Atlantic...

Mr. Deachman: Let me make a correction. I was not referring to that at all. I was suggesting that if you want to cross the ocean by Air Canada, whether you use a charter or whether you are going by regular flight, the tendency has been for the rates to decrease—you can go cheaper than it has been possible for you to go in the past—while at the same time the domestic rates have increased. In other words, there is no way you can argue that the rate between Ottawa and Vancouver has done anything except go up. That has been the rate tendency, up and up. The rate tendency for anybody going overseas has gone down and down. I know you will make the argument to me that I am talking about the overseas rates that apply to a charter flight, but I say that is the case, demonstrate to me a charter rate which will enable me to go at similar prices back and forth between Eastern and Western Canada.

Mr. Pratte: The normal fares, the normal rates on the North Atlantic have increased over the past few years...

Mr. Deachman: Yes, but let us talk about the charter rate which is the way everybody travels today.

Mr. Pratte: You just cannot compare charter rates on the North Atlantic with fares charged by a schedule carrier in domestic service or elsewhere.

• 1010

Mr. Deachman: Let us compare them with charter rates across Canada. Have your charter rates across Canada steadily come down all the way?

Mr. Pratte: No, they have gone up and so have they gone up in the North Atlantic. We have had an increase in charter rates in the North Atlantic last April, this past spring. But there is just no question when you are saying that lower fares in terms of rate per mile are available on the North Atlantic you are right because you are considering two different markets. We have excursion fares and now youth fares on the North Atlantic that are lower than the standard fares, certainly, on domestic services.

[Interpretation]

aux États-Unis, on se rend compte qu'il n'a pas changé. Le tarif de septembre passé est le même qu'aujourd'hui. Quand on étudie le tarif à l'intérieur du Canada, il a monté considérablement, et il a non seulement augmenté d'endroit à endroit mais il a été recalculé à chaque endroit. Comment peut-on justifier le fait que quand Air Canada doit soutenir la concurrence avec l'étranger, il diminue le tarif tout en continuant à accroître le tarif à l'intérieur du pays?

M. Pratte: Tout d'abord quand vous voulez parler du tarif sur l'Atlantique-Nord, je crois que vous voulez probablement parler du tarif jeunesse qui vient d'être annoncé. C'est le seul tarif sur l'Atlantique-Nord...

M. Deachman: Permettez-moi de vous corriger, je ne parlais pas de ce tarif du tout. Tout ce que je veux dire c'est que si l'on s'envole sur les ailes d'Air Canada pour un vol trans-atlantique, soit nolisé ou régulier, on paie moins cher qu'auparavant alors que le tarif au Canada a augmenté. En d'autres termes, le prix du billet Ottawa-Vancouver n'a fait que monter, c'est la tendance que l'on remarque au Canada. Pour les voyages inter-continentaux, le prix ne cesse de baisser. Vous me ferez remarquer sans doute que je veux parler du tarif pour les vols outre-atlantiques nolisés, cependant j'aimerais que vous me donniez un vol nolisé qui me permettrait de me rendre à un prix semblable de l'est à l'ouest du Canada.

M. Pratte: Le tarif normal sur l'Atlantique-Nord a augmenté au cours des quelques dernières années...

M. Deachman: Oui, mais je veux parler des vols nolisés, qu'empruntent tous les voyageurs à l'heure actuelle.

M. Pratte: On ne peut comparer le tarif des vols nolisés sur l'Atlantique-Nord avec celui d'un transporteur à horaire fixe assurant le service intérieur ou extérieur.

M. Deachman: Il faut les comparer avec le tarif de vol nolisé à l'intérieur du Canada. Le tarif des vols nolisés au Canada a-t-il diminué autant?

M. Pratte: Non, il a augmenté de même que pour les vols au-dessus de l'Atlantique-nord. Cette augmentation date d'avril dernier. Vous avez très certainement raison quand vous parlez du tarif réduit transatlantique; il s'agit de deux marchés complètement différents. Nous avons le tarif excursion et actuellement le tarif jeunesse au-dessus de l'Atlantique-nord; le prix du billet est très certainement inférieur à celui que l'on rencontre à l'intérieur du Canada.

[Texte]

Mr. Deachman: And lower than any charter service that you are offering domestically?

Mr. Pratte: The charter fares are basically the same, sir. This is really a mileage rate.

Mr. Deachman: And just as available?

Mr. Pratte: Oh, yes, sure; there is no question about that. But the problem is that we have much less demand for charters within Canada than we have on the North Atlantic.

Mr. Deachman: Let me come to your transborder rates. In your schedule for last fall, every time you have a transborder connection that rate has not increased.

Mr. Pratte: The transborder fares were increased last year, sir.

Mr. Deachman: I am looking at the increases between last September and today. A man travelling last September and making transborder flights has not had any rate increase. At the same time if he were just making flights within Canada he has met very considerable increases.

Mr. Pratte: Well, it is true that I think there has been no increase in the transborder rate since last September, that is correct.

Mr. Deachman: That is right. How did you make a decision that if a man made a transborder flight you would not increase the rate but if he made a flight within Canada you would increase the rate? What was the basic decision there?

Mr. Pratte: The rationale there, sir, is that the transborder fares have historically been at a higher level than the domestic fares and the yield has been higher.

Mr. Deachman: They have been higher than domestic fares? Are you arguing that the rates in the United States with which you compete when you cross the United States border are higher than the rates in Canada?

Mr. Pratte: At the present time in some cases they are a little bit higher; generally it is about the same level I would say, maybe a wee bit higher.

Mr. Deachman: To come back to my question of overseas rates and domestic rates, let me tell you what troubles me and what troubles, I think, a lot of Canadians because we get to argue in a very expert field where you have far more expertise available to you than I have available to me in making this kind of argument. But let me make a couple of arguments to you about the trouble I know a great many people have in regard to this. A young lady who works on this Hill came in to see me a couple of days ago and she wants to travel to Vancouver for some job interviews on the West Coast. It is going to be quite a costly thing for her to fly out there and she said to me, "You know, for me to go out there for those interviews is going to cost me a great deal more than the amount I would have to pay if I wanted to fly to London". You could argue that she could have got a charter

[Interprétation]

M. Deachman: Il est inférieur à tout service de vol nolisé à l'intérieur du Canada.

M. Pratte: Le tarif est le même pour tous les vols nolisés, car on se base sur le millage.

M. Deachman: Y aurait-il autant pour l'intérieur du Canada?

M. Pratte: Évidemment, et cela ne fait aucun doute. Cependant, le problème est que la demande de vol nolisé à l'intérieur du Canada est beaucoup moins importante que sur l'Atlantique-nord.

M. Deachman: Dans votre tarif, je remarque que chaque fois qu'un avion d'Air Canada s'envole sur d'autres pays du continent, le prix du billet n'a pas augmenté.

M. Pratte: Le tarif a augmenté l'année passée.

M. Deachman: Je veux parler des augmentations entre septembre dernier et d'aujourd'hui. Le tarif n'a pas augmenté à l'intérieur du continent mais à l'intérieur du Canada.

M. Pratte: C'est exact, le tarif transaméricain n'a pas augmenté depuis septembre dernier.

M. Deachman: Exactement. Quelle est la raison pour laquelle il n'y a pas eu d'augmentation pour ce genre de vol alors qu'à l'intérieur du Canada le prix du billet a augmenté?

M. Pratte: La raison est que depuis toujours le prix du billet à destination d'autres pays du continent a toujours été plus élevé que celui des vols au Canada, les recettes ont été plus élevées aussi.

M. Deachman: Plus élevé que les recettes au Canada? Prétendez-vous que les tarifs aux États-Unis sont plus élevés qu'au Canada?

M. Pratte: Dans certains cas ils le sont à l'heure actuelle; généralement, ils sont cependant au même niveau.

M. Deachman: J'aimerais revenir à la question que j'ai posée au sujet du tarif intercontinental et du tarif à l'intérieur du Canada. Évidemment ici nous ne sommes pas des spécialistes en la matière, cependant beaucoup de Canadiens s'interrogent sur cette question. Une jeune personne qui travaille au Parlement et qui est venue me voir il y a quelques jours. Elle désire se rendre à Vancouver pour passer une entrevue en vue d'un travail. Le prix du billet est très élevé et elle m'a dit que cela lui coûtera en tout cas plus cher de se rendre à Vancouver que de se rendre à Londres. Naturellement, vous pourriez dire qu'elle a profité de vol nolisé pour son voyage à Londres, mais il reste qu'elle ne peut absolument pas se rendre à Vancouver par avion au même tarif que pour se rendre à Londres. Comme chacun sait, la structure des tarifs va toujours s'accroissant imposant ainsi une sanc-

[Text]

flight to London but the fact remains that there is no way for her to get to Vancouver by air as cheaply as she can get to London by air. What happens is that this rate structure is going up and up, and is penalizing the Canadian domestic traveller travelling on business here.

• 1015

Let me put another example to you. I wanted, the other day, to fly to Vancouver, stop in Vancouver overnight, continue on to Victoria where I had a meeting and then come back. When I began to look at the rate for doing this I found that whereas you used to be able to make the trip from Ottawa to Victoria for the same price as you made the trip from Ottawa to Vancouver, that to go to Vancouver, stop there overnight, go on the next day to Victoria and come back, was now going to cost an additional \$26. The argument that I am making to you sir, is that you are in stiff competition on overseas lines, and you have got to meet the bargains if you are going to stay in the business. You are competitive when you move trans-border and you have had to hold those rates down in the past year. In Canada however competition does not work, and the rates have been going steadily up. This is a troublesome matter to Canadians who have to travel by air in Canada to do their every day business.

The Chairman: Mr. Pratte.

Mr. Pratte: In response to the first part of your question, the fare between Ottawa and Vancouver is \$280 return. The standard economy fare between Ottawa and London, England, is \$452 while the cheapest excursion rate off season is \$272 between Ottawa and London.

Mr. Deachman: May I just say that she had a ticket for \$190 so that while you may have looked up a different category, she has got a further category that enabled her to go for \$190.

Mr. Pratte: That is probably a charter flight. If a charter is operating at 100 per cent, or 99 per cent of capacity, it can charge less than we can since we are planning at a 60 per cent load factor.

Nothing would please us more than to reduce fares domestically, but someone will have to foot the bill, and basically that is the problem. If the government is prepared to foot the bill and wants to tell us that we should reduce North American fares, or offer excursion fares within Canada this is going to lose money for us but as a corporation there is nothing wrong with it provided that we are certain that this is what the government wants. As long as we have no direction in that sense, we feel that our duty is to operate within the constraints that are imposed on us as a Crown corporation, and that is to operate as efficiently and as economically as a private corporation. If it should however be the wish of the government to define a mission for Air Canada that goes beyond that, and should the federal Treasury be prepared to pay the deficit, as a corporation we can say nothing.

As to the latter part of your question, which referred to the stop-over charges and to the sum-up sectors, the

[Interpretation]

tion sur les passagers canadiens qui voyagent par affaire à l'intérieur du pays.

Permettez-moi de vous citer un autre exemple. Il n'y a pas très longtemps, je voulais me rendre à Vancouver, y séjourner pour la nuit et poursuivre ma randonnée jusqu'à Victoria où j'avais une réunion pour ensuite revenir à mon point de départ par suite d'une étude attentive des tarifs, je me suis rendu compte que si l'autre fois l'on pouvait voyager d'Ottawa à Victoria et d'Ottawa à Vancouver pour le même prix cela n'est plus possible maintenant. En effet, un voyage à Vancouver, un arrêt de nuit et une envolée la journée suivante via Victoria et le billet de retour coûte \$26 de plus que jadis. Je soutiens, monsieur, que vous avez affaire à une concurrence serrée sur les lignes d'outre-mer et qu'il vous faut faire des offres spéciales si vous vouliez rester en affaire. Vous devenez concurrentiel quand vous vous fondez sur les frontières et il vous a fallu baisser les tarifs au cours de l'année qui vient de s'écouler. Par ailleurs, la concurrence ne marche pas au Canada et les tarifs n'ont pas cessé de subir une hausse sensible. Nous voilà dans une situation inquiétante pour les Canadiens qui, par affaire, doivent voyager au Canada par avion.

Le président: Monsieur Pratte.

M. Pratte: Pour répondre à la première partie de votre question, le tarif pour le voyage Ottawa, Vancouver est de \$280, billet de retour. Le coût ordinaire du voyage classe économique entre Ottawa et Londres est de \$452 alors que le tarif excursion le moins cher hors saison est de \$272 d'Ottawa à Londres.

M. Deachman: Puis-je vous signaler que son billet indiquait \$190. Donc, ne vous méprenez pas sur la catégorie de tarifs puisqu'il y en a un autre qui lui a permis de voyager pour \$190.

M. Pratte: Il s'agissait probablement d'un vol nolisé. Si l'avion fonctionnait à pleine capacité, il pourrait se permettre de demander moins cher puisque nos prix tiennent compte d'une utilisation en passagers de 60 p. 100.

Rien ne pourrait nous rendre plus heureux que de baisser les tarifs au Canada mais il faudrait bien que quelqu'un en assume le fardeau financier. Si le gouvernement voulait prendre cette responsabilité en nous indiquant que nous devrions réduire nos tarifs nord-américains et mettre sur pied des tarifs excursions à l'intérieur du Canada, notre balance sera déficitaire ce qui est assez normal dans une société pourvu que le gouvernement ait clairement indiqué qu'il approuve cette mesure. Tant que l'État fera silence, nous estimons qu'il nous appartient de fonctionner dans le cadre des limites qui nous sont imposées en tant que société de la couronne. Il nous faut opérer de façon aussi rentable qu'une société privée. En revanche, si le gouvernement voulait bien définir une nouvelle mission qui prendrait le rôle joué par Air Canada, en supposant que le Trésor fédéral s'engage à payer la balance déficitaire, à titre de société de la couronne, nous nous y soumettrons.

[Texte]

rationale behind that is that we wanted passenger fares to reflect more precisely the cost of transportation incurred. Therefore, we produced a formula which identified, on the one hand, ground handling costs which are independent of distance flown and, on the other hand, those costs which do vary. This we considered to be fairer and more equitable than charging all passengers the same, whether they stopped over or not because of the fact that when a stop-over occurs the ground handling or terminal charges, such as ticket handling, passenger and baggage processing, are incurred again just as they were originally at the time of the initial boarding. It seemed reasonable to us that these costs should be borne by the stop-over passenger, rather than by the through passenger.

• 1020

When the revised domestic fare structure was implemented in August of 1970 we introduced a stop-over charge of \$5 as an interim measure in order to limit at that time the amount of increase at any one time. In March of this year, we did eliminate the \$5 stop-over charge and we replaced it by the sum of sectors, by fares calculated on the basis of sum of sectors. Certainly that affects a number of passengers, but our experience so far has been that less than 2 per cent, probably around 1 per cent of our passengers do stop over. Nevertheless, since this is a service that passengers want to take advantage of, we feel that those passengers should pay for these ground costs as opposed to the ones who want to travel through. Maybe we were wrong, but I still think we were right.

Mr. Thomas (Moncton): May I ask just a short supplementary to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Is that all right with you, Mr. Deachman?

Mr. Deachman: Yes.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Pratte, I can understand your reasoning, but it does cost extra if a passenger gets off and you have to handle his baggage. Why not to be absolutely fair—you said you want to assess the charges to the people who incur them—on stop-over flights, say there is to be no baggage or charge for baggage handling? What about the passenger who has none, who carries hand baggage? It does not cost anything extra to deplane him, the plane is stopping anyway. Why should he be charged for handling someone else's baggage?

[Interprétation]

Quant à la dernière partie de votre question, se rapportant aux frais d'arrêt des passagers qui ne sont pas arrivés à destination, nous voulions que les tarifs aient une traduction plus précise des frais de transport courrus. Nous avons donc songé à une formule qui identifie d'une part les frais de manutention à terre qui sont indépendants de la distance parcourue et d'autre part que nous avons précisé les coûts variables. Cette formule nous apparaît plus équitable que si nous imposions à tous les passagers un fardeau financier qu'ils s'arrêtent ou non au cours de leur voyage. Comme chacun le sait, quand l'avion s'arrête dans un aéroport, il faut tenir compte des frais de manutention de terre et des frais de terminus telle que la manutention des billets, le processus des bagages et le mouvement des passagers. Tous ces frais sont multipliés puisque nous devons procéder à cet endroit exactement comme nous l'avions fait quand le passager est monté à bord. Il nous a donc semblé raisonnable que ces coûts soient défrayés par les passagers qui s'arrêtent à un endroit au cours de leur envolée plutôt que par les passagers qui se rendent à destination sans faire d'arrêt.

Quand la structure des tarifs domestiques révisée a été mise en force en août 1970, nous avons introduit une somme de \$5 dollars supplémentaire pour les passagers qui s'arrêtent en cours de route à titre de mesure temporaire pour restreindre le pourcentage de hausse à un temps donné. Au mois de mars, nous avons supprimé ce \$5 dollars supplémentaire et l'avons remplacé par l'accumulation de secteurs, soit des tarifs calculés en fonction de la somme des secteurs. Il ne fait aucun doute que cette formule a des répercussions sur un certain nombre de passagers, mais d'après notre expérience, 2 p. 100 et peut-être même un seul pour cent serait en cause. Néanmoins, puisqu'il s'agit d'un service dont veulent jouir les passagers, nous estimons que le fardeau financier des frais de terre devrait être placé sur les épaules des passagers qui ne vont pas directement à destination. Il se peut que nous ayons été dans l'erreur, mais je pense encore que nous avons raison.

M. Thomas (Moncton): Puis-je poser une brève question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Vous êtes d'accord, monsieur Deachman?

M. Deachman: Oui.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Pratte, je suis votre argument de très près mais il reste que si le passager débarque et que vous devez vous occuper de ses bagages, les frais en subissent une hausse. Pourquoi donc ne pas faire preuve de la justice la plus absolue? Vous dites que ce sont les passagers qui profitent de ce service doivent en assumer le fardeau financier mais supposons que ces gens n'aient pas de bagages ou qu'il n'y ait pas de frais pour manutention de bagages? Que faites-vous dans ce cas-là? Le transfert de l'avion à la terre de sa personne ne coûte certainement rien de supplémentaire puisque l'avion arrête de toute façon. Pourquoi devrait-il assumer le fardeau financier de la manutention des bagages qui ne lui appartiennent pas?

[Text]

Mr. Pratte: There is not only the baggage handling. There is the processing of passengers at the airport, ticket handling, the checking with reservations and all that procedure. There is no question that any fare structure is based on averages and as with any average it is bound in some cases not to be entirely equitable. We have to work on the basis of certain averages which in some cases are equitable and in others are not. Basically the rationale was that we wanted the passengers who in effect stop over to pay for part of the fixed costs that are incurred whenever there is a stop-over.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Pratte, I want to come back and focus in again on this question with regard to overseas rates. I mentioned a moment ago the illustration of the young person going overseas on this Montreal to London trip for \$190. If I am not mistaken, that is a youth fare, is it not?

Mr. Pratte: No, I would not think so. Youth fares on the North Atlantic were not available until last week-end.

Mr. Deachman: That is right. This was a very recently bought ticket to be used this summer. It is a youth fare.

Mr. Pratte: It could be a youth fare, yes.

Mr. Deachman: It cost \$190.

Mr. Pratte: Montreal to London I think is \$190.

Mr. Deachman: What are the kinds of restrictions on a fare of that kind? Is it, for instance, a confirmed fare? Is that person likely to be bumped?

Mr. Pratte: No, that is a confirmed fare.

Mr. Deachman: What are the restrictions placed on that kind of a fare?

Mr. Pratte: I think age is the only restriction.

Mr. Deachman: Age is the only restriction.

Mr. Pratte: The age varies depending on the country to which you are flying.

Mr. Deachman: Let us assume this person were to present himself at the wicket in Montreal and say, "Look, I am a youth and I want to fly to Vancouver for business". What would be the rate, return?

Mr. Pratte: I think it would be a standard rate less a discount, that is a stand-by fare.

Mr. Deachman: You said there were no restrictions on...

Mr. Pratte: There are no restrictions on the youth fare on the North Atlantic, but there are restrictions on youth

[Interpretation]

M. Pratte: Il ne faut pas tenir compte uniquement de la manutention des bagages. Il y a aussi l'attention accordée aux passagers à l'aérogare, la manutention des billets, la vérification des réservations et toute cette procédure. Il ne fait aucun doute que toute structure tarifaire s'appuie sur des moyennes et, comme chacun sait, toute moyenne ne peut pas être entièrement équitable. Il nous faut planifier nos tarifs en fonction de certaines moyennes qui, dans certains cas, rendent justice à tous et parfois n'y arrivent pas. Donc, notre raisonnement sous-jacent à l'établissement de ces tarifs était que les passagers s'arrêtant en cours de route devaient assumer une partie des frais fixes courus par Air Canada à chaque fois qu'il y a un arrêt.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur Pratte, je tiens à revenir sur les tarifs d'outre-mer. Je vous parlais il y a un instant d'une jeune personne qui a pu se rendre à Londres en partant de Montréal pour \$190. Il s'agissait d'un tarif jeunesse, n'est-ce pas?

M. Pratte: Non, je ne le crois pas. Les tarifs jeunesse dans le Continent Nord-Atlantique n'étaient pas disponibles avant la fin de semaine dernière.

M. Deachman: C'est exact. Il s'agit d'un billet acheté tout dernièrement et dont elle se servira cet été. Il s'agit d'un tarif jeunesse.

M. Pratte: Vous avez probablement raison.

M. Deachman: Ce billet coûte \$190.

M. Pratte: Oui, de Montréal à Londres, les billets coûtent \$190.

M. Deachman: Quelles sont les restrictions imposées sur un tarif de ce genre? S'agit-il d'un tarif qui a été confirmé? Peut-on rejeter cette personne?

M. Pratte: Non, son billet est confirmé.

M. Deachman: Quelles sont les restrictions imposées sur ce genre de tarif?

M. Pratte: Je pense que l'âge est la seule réserve.

M. Deachman: L'âge est la seule réserve.

M. Pratte: L'âge est fonction du pays qui vous reçoit.

M. Deachman: Que se passerait-il si cette même personne se présentait aux guichets de Montréal en disant: «Écoutez, je fais partie de la jeunesse et je veux voyager à Vancouver par affaire.» Quel serait le prix du billet de retour?

M. Pratte: Il s'agirait d'un tarif ordinaire moins l'escompte soit un tarif de réserve.

M. Deachman: Vous dites qu'il n'existe aucune restriction sur...

M. Pratte: Le tarif-jeunesse ne fait l'objet d'aucune restriction dans l'Atlantique du Nord mais les tarifs-jeu-

[Texte]

fares which have been available for some time to Canadian cities.

Mr. Deachman: Given the same conditions as this person is given on the Atlantic fare, what would be the rate Montreal to Vancouver?

Mr. Pratte: It would be the standard fare.

Mr. Deachman: The standard.

Mr. Pratte: Yes.

● 1025

Mr. Deachman: In other words, what you are saying, and this is the point that I have been making here all morning, is that Montreal to London, when you work out whether it is confirmed and what the restrictions are, works out at \$190, and the Montreal-Vancouver rate—I know the Ottawa rate is \$280—will not be much different. It really bears out what I have been trying to say—that the traveller going overseas has an immeasurably larger advantage in travelling than the domestic, and the domestic people are paying the shot.

Mr. Pratte: I would have to agree that it is the domestic traveller that is paying the shot. In effect, up until now we have been making money on the North Atlantic, and it is the North Atlantic that has been subsidizing some of our routes or services here in Canada.

Mr. Deachman: Well, if you can make money at these reduced rates on the North Atlantic, how about trying it on the domestic traveller to see whether you can make some money that way too?

Mr. Pratte: That is why I qualified my answer with "up until now"—because this youth fare really does not make much sense in terms of operating costs and financial impact on the carrier. The whole thing originated because the Belgian government issued an order instructing Sabena to introduce these youth fares between Brussels and New York. But I do not think any person takes the stand that this was a very logical decision to take and that it will solve the financial problems experienced by all the carriers that travel the North Atlantic.

Mr. Skoberg: To follow up briefly some of the questions to which Mr. Deachman was referring, I understand that between Edmonton and Calgary the fare for Pacific Western Airlines is \$17 and Air Canada is \$20. Are you aware of that?

Mr. Pratte: I am not aware of that, but I can check it.

Mr. Skoberg: Has any attempt been made by Air Canada to induce PWA to increase their fares to the same level as Air Canada, as was done between Vancouver and Victoria?

Mr. Pratte: No. I think, in respect of that service, we more or less have agreed to leave it up to PWA because

[Interprétation]

nesse dont profitent déjà depuis longtemps certaines villes canadiennes doivent s'astreindre à certaines restrictions.

M. Deachman: Si l'on donnait à cette personne le tarif de l'Atlantique, que lui en coûterait-elle pour voyager de Montréal à Vancouver?

M. Pratte: Le tarif régulier.

M. Deachman: Je vois.

M. Pratte: Oui.

M. Deachman: Voilà bien ce que j'ai essayé de vous faire comprendre toute la matinée. De Montréal à Londres quand le billet est confirmé que vous savez quelles sont les restrictions, il en coûte \$190, alors que le tarif Montréal-Vancouver ou du moins Ottawa-Vancouver est de \$280, et celui de Montréal n'est pas fort différent. Nous en arrivons donc à la conclusion suivante que j'ai essayé de mettre en valeur ce matin: les voyages outremer offrent des avantages beaucoup plus élevés que les voyages transcanadiens dont le fardeau financier de ces derniers sont assumés par la population canadienne.

M. Pratte: Je conviendrais avec vous que c'est le passager voyageant au Canada qui assume ce fardeau financier. De fait, jusqu'ici nous avons fait de l'argent grâce à nos tarifs de l'Atlantique nord. C'est en effet l'Atlantique nord qui subventionne une partie de nos lignes et de nos services au Canada.

M. Deachman: Si vous pouvez percevoir des profits sur ces tarifs réduits, pourquoi ne pas essayer d'en faire autant pour les voyages domestiques?

M. Pratte: Voilà pourquoi j'ai exprimé cette réserve: «jusqu'ici». Vous comprendrez sans doute que le tarif jeunesse n'offre pas grands avantages financiers du point de vue frais de fonctionnement et les répercussions financières sur le transporteur. La naissance de ce tarif jeunesse est attribuable à une ordonnance émise par le gouvernement belge demandant à Sabena d'introduire ces tarifs jeunesse entre Bruxelles et New York. Personne ne soutiendra qu'il s'agissait d'une mesure logique capable de résoudre les problèmes financiers auxquels doivent faire face les transporteurs qui voyagent l'Atlantique nord.

M. Skoberg: Pour continuer dans la même veine que M. Deachman, le tarif Edmonton-Calgary de Pacific Western Airlines est de \$17 alors que celui d'Air Canada est de \$20. Êtes-vous conscients de cette différence?

M. Pratte: Non, mais je puis vérifier cette question.

M. Skoberg: Air Canada a-t-elle demandé à PWA d'accroître ses tarifs pour atteindre le même niveau que les siens comme on l'a fait pour la distance parcourue entre Vancouver et Victoria?

M. Pratte: Non. Pour ce qui est de ce service, nous avons plus ou moins convenu de laisser cette décision à

[Text]

we felt it was their service as a result of the government's regional policy.

Mr. Skoberg: In other words, there had been some consultation with PWA as far as travelling between Vancouver and Victoria was concerned but not between Edmonton and Calgary?

Mr. Pratte: There is constant consultation between the regional carriers and Air Canada.

Mr. Skoberg: Were there not consultations to fix fares?

Mr. Pratte: I would not say that, sir. I am not aware that there have been consultations on that. Maybe Mr. Baldwin would know.

Mr. Baldwin: No, we have not attempted to cater primarily to the Edmonton—Calgary market because we have felt that under government policy this was basically a market to be served by PWA.

Mr. Skoberg: In other words, there have been no attempts whatsoever with PWA to try and get them to increase their fare between those two points?

Mr. Baldwin: No.

Mr. Skoberg: I understand that PWA does confirm seats on domestic flights to youth and senior citizens at 66½ per cent. Are you aware of that?

Mr. Baldwin: I would have to check their tariff. I would not be able to answer definitely yes or no, but it could be the case.

Mr. Skoberg: You suggest that we have to be competitive and provide service. Again, I go back to what Mr. Deachman said, that I do believe the Canadian traveller is subsidizing some of the international flights. Why would Air Canada not confirm the senior citizens and youth flights, if other airlines can do it?

• 1030

Mr. Baldwin: This becomes basically a matter of marketing and pricing policy, and we commented I think in an earlier session on the youth fares. This is something which is reviewed regularly—annually, semiannually and more frequently—by the marketing and pricing group. Basically I think their philosophy or belief has been that the best approach to a reduced fare of that type is on a stand-by basis to avoid too much of a diminution of the yield or return to the airline. Otherwise you drive your total yield down too much.

TWA may have a different philosophy with regard to this and I would not want to say that necessarily they were wrong and we were right. Our pricing philosophy has been related to the fact that this type of reduction should be on a stand-by basis rather than on a firm basis. Now maybe the marketing and pricing experts at a different stage within a different context of rate structure would change their attitude on that. Again I believe I explained in a previous session that to some extent our attitude was affected by the fact that a number of sur-

[Interpretation]

PWA parce qu'il s'agissait d'une entreprise que lui avait conférée la politique régionale du gouvernement.

M. Skoberg: En d'autres termes, vous avez entretenu des consultations avec PWA pour les voyages Vancouver-Victoria mais non pas pour Edmonton-Calgary?

M. Pratte: Il existe des consultations permanentes entre les transporteurs régionaux et Air Canada.

M. Skoberg: N'y a-t-il pas eu consultation aux fins de fixer les tarifs?

M. Pratte: Non, monsieur. Il n'y a pas eu de consultations à ce sujet. Il se peut que M. Baldwin soit au courant.

M. Baldwin: Nous n'avons pas essayé d'approvisionner le marché Edmonton-Calgary parce qu'aux termes de la politique gouvernementale ce marché doit être desservi par PWA.

M. Skoberg: En d'autres termes, il n'y a eu aucune tentative de votre part pour amener PWA à accroître ses tarifs entre ces deux endroits?

M. Baldwin: Non.

M. Skoberg: Je sais que PWA confirme les sièges des envolées domestiques pour la jeunesse et pour les citoyens plus âgés à un taux de 66½ p. 100. Êtes-vous conscients de ce fait?

M. Baldwin: Il me faudra vérifier leurs tarifs. Je ne puis pas vous répondre de but en blanc mais ce que vous dites est fort possible.

M. Skoberg: Vous dites qu'il nous faut être concurrentiels et assurer le service. J'en reviens donc à l'intervention de M. Deachman qui nous faisait remarquer que le passager canadien se voit forcé de subventionner certains vols internationaux. Si d'autres lignes aériennes peuvent se le permettre, pourquoi Air Canada ne confirmera-t-elle pas certains vols au moins pour les citoyens plus âgés et pour la jeunesse?

M. Baldwin: Votre proposition tombe dans le cadre de la politique de commercialisation et l'établissement des prix. D'ailleurs, nous avons étudié au cours d'une discussion antécédente la question des tarifs-jeunesse. Ceci fait l'objet d'une révision régulière, annuelle, semi-annuelle et même plus souvent par le groupe de commercialisation et l'établissement des prix. D'après celui-ci, la meilleure façon d'aborder une politique de réduction des tarifs est de se fonder sur une philosophie de réserve pour éviter que la ligne aérienne subisse une diminution trop sensible de bénéfices réalisés sans quoi votre rapport total subit une baisse beaucoup trop accentuée.

TWA adopte peut-être une philosophie différente à ce propos et je ne veux pas non plus les accuser d'être dans l'erreur en nous vantant d'être dans la réalité. Toutefois, notre philosophie des prix tient compte du fait que ce genre de réduction doit être fonction d'une réserve et non pas d'une base ferme. Il se peut fort bien que des spécialistes en commercialisation et en établissement des prix étudiant alors un contexte différent de la structure des

[Texte]

veys that had been made suggested that a very large proportion at least of the youth group moving on standby fares when polled or surveyed indicated they would have travelled at full fare anyway.

Mr. Skoberg: It is rather difficult to try and suggest to the Canadian public that Air Canada is in business for the purpose of providing a service in Canada as well as internationally, when at one time you have one set of regulations for overseas traffic, in so far as confirmation of youth and senior citizens' seats is concerned, but within Canada you do not have that.

Mr. Baldwin: I think the Chairman has already answered that by indicating that he does not support the present situation on the North Atlantic in that regard; that we do not consider this to be a proper solution to the North Atlantic problem.

Mr. Skoberg: I am somewhat concerned about travel within Canada and throughout Canada, not necessarily on the overseas flights. After all, we are here for a purpose, and that is to provide transportation to people at the lowest possible price.

I understand that as a rule all charters by companies are illegal in so far as the selling of charter flights overseas is concerned. Is this correct?

Mr. Pratte: My suspicion is that many, many of them are.

Mr. Skoberg: Has Air Canada participated in this type of charter flight, the kind you are suggesting now is illegal?

Mr. Pratte: The problem in respect of charter flights is that we do not control their legality or illegality because the charters are organized—I am talking North Atlantic now—by the tour organizer. He is the one who is supposed to make sure that the participants, the travellers, meet the legal requirements. We have no effective means of checking whether the charter is legal or illegal.

At one point in time, I think last year, we asked for affidavits from the organizer and even went so far as to ask for a sworn statement from the traveller to the effect that he had been a bona fide member of the club or organization for six months and so on, but the net result of it is that we are losing all traffic.

So while we are trying to control that, and we have refused a number of charters because it was clear to us that they were illegal, I would not be surprised if some of our charters did not meet the legal requirements.

Mr. Skoberg: I imagine that you are aware of the fact that at just about any bucket shop it is possible to obtain charter fares on Air Canada, CP, PWA and all the other airlines. Why was it that Air...

An hon. Member: What are bucket shops?

[Interprétation]

tarifs à une autre étape de l'histoire puissent changer d'avis là-dessus. J'ai bien fait part au cours d'une session antérieure que notre attitude dans une certaine mesure a été influencée par le fait qu'un bon nombre d'enquêtes ont indiqué qu'une très grande proportion du groupe jeunesse tout au moins voyageant par tarifs-réserve l'aurait fait de toute façon par tarifs réguliers.

M. Skoberg: Il est assez difficile de faire croire à la population canadienne que la raison d'être d'Air Canada est d'assurer un service à l'intérieur du pays tout aussi bien qu'à l'étranger quand vous établissez un bloc de règlements pour la circulation d'outre-mer et que vous n'en faites rien pour les envolées au Canada. Je parle de la confirmation des sièges de la jeunesse et des citoyens plus âgés.

M. Baldwin: Je pense que le président a déjà répondu à cette question en exprimant qu'il n'appuie pas du tout la situation actuelle relative à l'Atlantique Nord; nous ne croyons que ce soit là une juste solution du problème Atlantique Nord.

M. Skoberg: Je ne m'inquiète des voyages qui se font à travers le Canada et peut-être pas des vols outre-mer. Après tout, notre raison d'être est d'assurer un transport à la population à un prix qui soit le meilleur marché possible.

Habituellement, tous les vols nolisés par les sociétés sont illégaux. Ils ne peuvent pas vendre de vols nolisés à l'étranger. Ai-je raison?

M. Pratte: Je doute fort que plusieurs de ces vols nolisés sont hors la loi.

M. Skoberg: Air Canada a-t-elle participé à ces vols nolisés qui pèchent contre la Loi?

M. Pratte: En ce qui concerne les vols nolisés, nous ne contrôlons pas leur aspect légal ou illégal puisqu'ils sont organisés—je parle maintenant d'Atlantique Nord—par un organisateur de tournées. Son rôle consiste à s'assurer que tous les participants, les passagers se rendent aux exigences juridiques. Nous avons aucun moyen à notre disposition pour vérifier si le vol nolisé respecte ou non la Loi.

L'an dernier, nous avons demandé des affidavits de la part de l'organisateur, voire même des déclarations jurées de la part des passagers témoignant qu'ils étaient bien un membre d'un club ou d'une organisation donnée pour au moins 6 mois. Mais, bénéfice net, c'est nous qui avons été les perdants.

Or, en essayant de contrôler la légalité de ces vols nolisés, nous en avons refusés un grand nombre parce qu'ils ne respectaient pas la Loi et malgré tout je ne serais pas surpris si un bon nombre de nos vols nolisés ne se rompaient aux exigences juridiques.

M. Skoberg: Vous êtes sans doute au courant que dans tout bureau d'un courtier marron vous pouvez acheter des tarifs de vols nolisés d'Air Canada, CP, PWA et de toutes autres lignes aériennes pourquoi? Pourquoi Air...

Une voix: Qu'entendez-vous par bureau d'un courtier marron?

[Text]

Mr. Skoberg: A bootlegger shop. Why was Air Canada fined for violating the very thing that you said you were opposed to in so far as a charter flight was concerned, in particular Flight 852 on December 10?

Mr. Baldwin: The answer to this, Mr. Skoberg, arises in the fact that Air Canada and CP Air are subject to two different jurisdictions in this regard. One is the jurisdiction of the governments involved in the charter flight. Let us say it is a charter flight from Canada to Germany. Either government could penalize the carrier that is operating, whether CP Air, Air Canada or a nonscheduled carrier from the States flying that route, if they so desired. But Air Canada and CP Air as members of IATA are also bound by the rules of IATA. These IATA rules, which are similar to the government rules relating to affinity and charters, are enforced by IATA itself. Therefore, IATA could fine CP Air or Air Canada for a violation of the affinity rules on a charter flight, where it would have no jurisdiction, let us say, over Trans International coming in and doing the same flight. The fines that we have experienced have been IATA fines, and the ones I am aware of have basically been involuntary cases where we have found ourselves involved in a charter that involved an illegality of which we were unaware, but where the responsibility rested with the traveller or the travel organizer.

Mr. Skoberg: Am I correct in my reading of what did happen at that time, that when the bucket shop sold the charter flight fares, they were shown as the total fare, as a regular fare, and then after that, the flight coupons were altered to reflect the so-called group travel fare that was involved at that time?

Mr. Baldwin: This could have happened. I am not aware of this particular instance, sir. If I had the particular instance we could check our files and see what happened.

Mr. Skoberg: Are you not aware that Air Canada was fined?

Mr. Baldwin: Oh yes, I am aware that we were fined on more than one occasion.

Mr. Skoberg: For what reason were you fined?

Mr. Baldwin: I am aware that we were fined on several occasions by IATA, and the causes were different from case to case. I would have to check this particular one out. There were about seven or eight cases, I believe, on our charter flights where IATA fined us for the reasons I indicated.

Mr. Skoberg: Carrying on the discussion about the extra cost assessed to Canadian travellers as compared to international, I understand that liquor costs approximately 70 cents for a miniature one and two-third ounces, a bottle that we see on the aeroplane, and it once sold at \$1 and now \$1.50. Why do you leave the price the same on international flights and charge that extra 50 cents on domestic flights?

[Interpretation]

M. Skoberg: Eh bien de bureau de contrebandiers et de boissons alcooliques. Pourquoi a-t-on infligé une amende à Air Canada qui aurait semble-t-il violé le principe auquel vous vous opposiez si violemment pour ce qui est des vols nolisés, notamment le vol 852, le 10 décembre?

M. Baldwin: Air Canada et CP Air sont soumises à deux compétences différentes à cet égard. La première, est la compétence des gouvernements qui s'occupent des vols nolisés. Si il s'agit d'un nolisé du Canada en Allemagne, les deux gouvernements pourraient sanctionner le transporteur qu'il s'agisse du CP Air, Air Canada ou d'un transporteur non régulier des États-Unis circulant sur cette ligne. Par ailleurs, Air Canada et CP Air sont membres de l'IATA qui lui impose ces règlements. Ceux-ci qui ressemblent fort aux règlements d'État pour ce qui est de l'affinité et de vols nolisés se sont respectés par l'IATA. Donc, l'IATA pourrait infliger une amende à CP Air ou à Air Canada qui auraient violé les règlements d'affinité Sur un vol nolisé. Cependant, cela n'aurait aucune compétence sur un vol de la classe *International* faisant le même trajet. Les amendes qui nous ont été infligées nous viennent de l'IATA et il s'est toujours s'agit de situations involontaires où nous avons déjà en mis en cause en raison d'un vol nolisé et qui ne respectait pas la Loi à notre grande surprise. Cependant, le fardeau de la culpabilité revient de droit aux passagers ou plutôt à l'organisateur d'un voyage.

M. Skoberg: Si je ne m'abusais, lorsque les courtiers vendaient les billets de vol nolisé, ils indiquaient le montant total du tarif, comme si cela était un tarif régulier et qu'après cela, les coupons étaient faussés pour laisser entendre qu'il s'agissait d'un tarif de groupe?

M. Baldwin: Il se peut que cela ce soit produit. Je ne suis pas au courant monsieur. Si je connaissais ce cas précis, je pourrais vérifier dans nos dossiers et voir ce qui est arrivé.

M. Skoberg: N'êtes-vous pas au courant qu'Air Canada a dû payer une amende?

M. Baldwin: Oh oui, je sais que nous avons dû payer amende à l'occasion.

M. Skoberg: Pour quelle raison avez-vous payé cette amende?

M. Baldwin: Je sais que nous avons été condamnés par l'IATA et a payé l'amende mais les causes étaient différentes dans chaque cas. Il nous faudrait vérifier. Je crois qu'il y a 7 ou 8 cas de vols nolisés pour lesquels l'IATA nous a condamnés à payer une amende pour des raisons que j'ai mentionnées.

M. Skoberg: Je voudrais poursuivre ma discussion sur le coût additionnel imposé aux voyageurs canadiens en comparaison à ceux qui voyagent outre-mer. Je sais que les consommations coûtent environ 70c. pour une petite bouteille d'une once et 2/3, la petite bouteille que vous voyez sur les avions alors qu'elle a déjà été vendue à \$1.00 et \$1.50. Pourquoi avez-vous conservé les mêmes prix sur les vols internationaux et demandé 50c. de plus sur les vols domestiques?

[Texte]

Mr. Baldwin: There are two reasons on the international flights. First, the liquor costs us less than 70 cents, considerably, because it is in-bond liquor, and secondly, the prices are set under the international fares structure. This is one of the things that is controlled by IATA regulations.

Mr. Skoberg: That is all the more reason why they had no reason to increase the price.

Mr. Baldwin: I have some sympathy with that point of view. These are the two basic reasons for the lower international price, however.

Our domestic price of \$1.50 is basically the same price that is charged on all North American trunk lines.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Are you still having trouble with the \$20 bill chaps?

Mr. Pratte: Who want to drink, and one drink costs...

Mr. McGrath: He has only \$20. If he had problems at \$1 a shot, you can imagine what it must be like at \$1.50 a shot.

Mr. Baldwin: Yes, we are still having problems with change.

Mr. McGrath: If he has to drink less, he uses \$20.

Mr. Skoberg: I think actually if we look at it again, we have the situation where the domestic traveller is still the person who is subsidizing that type of operation, and all the explanations in the world are not going to justify trying to—if you are providing service to the people, and you are increasing the price by providing that service, which is not justified in one case, but justified in the other, it is rather difficult to explain that to the travelling public.

Mr. Baldwin: I think this is one of the results of a competitive situation in the international field, Mr. Skoberg, that we have to realize. I would not attempt to justify it in every regard. But I would revert to the point that was made earlier by the Chairman, that I think needs to be emphasized and re-emphasized, that while you may point to an anomaly of this sort, the situation remains that the international service that we operate has basically been returning a substantially higher profit than the domestic services, and have therefore in fact been supporting the domestic services, and making it possible to do some things domestically that we could not do unless we were operating those international services and getting the profits out of them.

Unfortunately those profits have not looked as healthy more recently with such things as the North Atlantic student fare, but that has been the situation for several years.

[Interprétation]

M. Baldwin: Il y a deux raisons pour les vols internationaux. Tout d'abord, l'alcool nous coûte beaucoup moins que 70c. parce qu'elle est dédouanée. En deuxième lieu, les prix sont établis en vertu des tarifs internationaux. C'est une des choses que contrôle le règlement de l'AITA.

M. Skoberg: Voilà une raison de plus, pourquoi avoir augmenté le prix?

M. Baldwin: Je sympathise avec vous. Il y a deux raisons fondamentales pour ce prix inférieur sur le secteur international.

Notre prix est \$1.50 au Canada parce que fondamentalement c'est le prix qui est chargé sur toutes les lignes du continent américain et nord-américain.

M. McGrath: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Avez-vous toujours de la difficulté à changer des billets de \$20?

M. Pratte: Pour celui qui veut boire alors que la consommation ne coûte que...

M. McGrath: Mais qui n'a qu'un billet de \$20. S'il avait déjà des problèmes alors que les consommations ne coûtaient qu'un dollar, vous pouvez vous imaginer ce qui se passe maintenant qu'elle coûte \$1.50.

M. Baldwin: Oui, nous avons toujours des problèmes pour rendre la monnaie.

M. McGrath: S'il doit moins boire, qu'il use son \$20.

M. Skoberg: Si nous regardions la situation de nouveau, nous nous rendons compte que le voyageur au Canada, est la personne qui subventionne ce genre d'exploitation et toutes les explications ne seront me faire comprendre pourquoi nous voulons fournir des services aux gens, et que nous devons augmenter le prix de ces services qui n'est pas justifié dans un cas, mais justifié dans un autre. C'est une chose difficile à expliquer au public qui voyage.

M. Baldwin: Je crois que c'est l'un des résultats d'une situation concurrentielle sur le marché international, monsieur Skoberg, nous devons le réaliser. Je ne veux pas tenter de le justifier d'aucune façon. Mais je veux revenir à la question soulevée précédemment par le président et qu'il faut dire et redire, même si vous pouviez remarquer quelque chose de ce genre, il n'en reste pas moins que le service international a fondamentalement rapporté des profits importants plus que le service domestique et en fait nous avons supporté les services domestiques, nous avons rendu possible dans certains cas ce que nous n'aurions pu faire sans les services internationaux et les profits que nous en avons retiré.

Malheureusement, ces profits n'ont pas été aussi spectaculaires récemment avec les situations du genre du tarif étudiant pour l'Atlantique Nord. Mais c'est le cadre d'une situation qui prévaut depuis quelques années.

[Text]

Mr. Skoberg: Have you, by any chance, increased the fare proportionately for those people travelling first class who do receive their drinks with their tickets, supposedly?

Mr. Baldwin: Yes, the first class...

Mr. Skoberg: Have you increased that fare proportionately to that 50 per cent increase for those travelling economy?

Mr. Baldwin: On the domestic? No, the first class fare is basically established as a percentage override of the economy fare.

Mr. Skoberg: Yes, I am referring specifically now to the drinks that are being served on Air Canada.

Mr. Baldwin: No. The first-class passenger receives his drink free of charge.

Mr. Skoberg: I am quite aware of that. What I am trying to get at is, have you increased his fare?

Mr. Baldwin: His fare has gone up.

Mr. Skoberg: It has gone that amount up just because you have increased the fare for those who would care for a drink.

Mr. Baldwin: We did not make a special surcharge on the first class fare on account of drinks, no. The first class fare went up along with the economy fares when the basic fare structure was changed, but there was no additional adjustment made in relation to liquor.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to ask the witnesses what proportion of their over-all business is allocated to charter flights?

Mr. Baldwin: We have four DC-8s that are allocated to charter flights this summer out of a total fleet of 39 DC-8s and additional DC-9s and Vikings, but in addition wherever possible, where we have spare time on an aircraft that is allocated to the scheduled services, if there is spare time available and it fits in with the charter demand we will sell that spare time as a charter flight as well.

Mr. Pratte: Maybe I should add as a footnote that in 1970 charter services earned \$15,600,000 out of a total operating revenue of \$478 million.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, concern has been expressed this morning that we should follow the rate structures of the other airlines and possibly try to adopt some of their fares. I have been looking at some of the other airlines and I hope the witnesses will not adopt the same policy because when I look at American Airlines I see they lost \$12 million last year and Braniff lost \$4 million. I can go on and name others. I cannot find an airline that shows a profit of any substantial size, so I hope we will be very cautious before we start considering moving to the type of fare structure these airlines have.

I have some further brief questions, Mr. Chairman, having to do with cargo handlers. I see that there is great

[Interpretation]

M. Skoberg: Avez-vous par hasard augmenté les tarifs proportionnellement pour les gens qui voyagent en première classe qui reçoivent gratuitement leurs consommations avec leurs billets, du moins je le suppose?

M. Baldwin: Oui, ceux de première classe...

M. Skoberg: Avez-vous augmenté ces tarifs proportionnellement à cette augmentation de 50 p. 100 pour ceux qui voyagent en classe économique?

M. Baldwin: Sur les voies domestiques? Non, le tarif première classe est fondamentalement établi comme pourcentage du tarif économique.

M. Skoberg: Oui, je parle précisément des consommations servies par Air Canada.

M. Baldwin: Non. Les passagers de première classe reçoivent leurs consommations gratuitement.

M. Skoberg: Je le sais. Mais avez-vous augmenté son tarif?

M. Baldwin: Le prix de son billet a monté.

M. Skoberg: Il a monté parce que vous avez augmenté le tarif pour ceux qui aiment bien prendre un verre.

M. Baldwin: Nous n'avons pas imposé de surcharge spéciale sur le tarif de première classe à cause des consommations, non. Le tarif première classe a monté de même que ceux de la classe économique lorsque la structure de base des tarifs a changé, il n'y a pas eu d'ajustement additionnel à cause des consommations.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais demander aux témoins quelle proportion de leurs affaires globales est allouées aux vols nolisés?

M. Baldwin: Nous avons quatre DC-8s réservés pour les vols nolisés cet été d'un total de 39 et des DC-9s et des Vikings, mais lorsque ce sera possible, et que des avions ne voleront pas régulièrement sur horaire, nous pourrions également les prendre pour des vols nolisés si la demande se fait sentir.

M. Pratte: Je voudrais ajouter que les services de vol nolisé en 1970 nous ont rapporté \$15,600,000 du revenu d'exploitation totale de 478 millions.

M. Trudel: Monsieur le président, on s'est inquiété ce matin du fait que nous devrions suivre la structure des tarifs adoptés par les autres lignes aériennes et d'en adopter certains. J'ai étudié certaines de ces lignes aériennes et j'espère que les témoins n'adopteront pas la même politique parce que je vois qu'American Airlines, par exemple, a perdu 12 millions l'an dernier et Braniff a perdu 4 millions de dollars. Je pourrais vous en nommer d'autres. Je ne peux trouver de ligne aérienne qui accuse un profit d'importance, nous devrions être très prudents avant d'adopter ce genre de tarif. J'ai une autre brève question, monsieur le président, concernant la manutention des cargaisons. Je vois que l'on s'inquiète beaucoup

[Texte]

concern about theft in cargo handling by some of the employees and I was wondering if we have similar circumstances in Canada to what we find elsewhere in that field.

Mr. Pratte: There is certainly a serious problem in respect to the theft of cargo in other parts of the world. I do not think the situation in Canada is as serious as it is elsewhere, but we are very much aware of the problem that we might have to face. As a matter of fact, we are having a survey made in terms of ground security in order to ensure protection of the cargo which we have to carry.

Mr. Trudel: Then it would be fair to say that this is not of alarming proportions as it is in New York, for instance, and some other places?

Mr. Pratte: Oh, no, but that does not mean to say we should not have safety measures.

Mr. Trudel: No, I agree with you on that.

My next question has to do with electronic frisking. Are you in a position this morning to discuss the results that installing electronic frisking either at Montreal or Toronto has had?

Mr. Baldwin: Air Canada purchased at its own expense certain standard devices, with which you are undoubtedly familiar, which do this job. During the period when the threat of hijacking appeared to be rather severe these were used quite regularly on a random, sample basis and they are still used occasionally on a random, sample basis for outbound flights from Montreal or Toronto, but not with the degree of frequency that existed previously. These have a certain value. They are part of the total package, if you will, that is designed to improve air security, but they are only one small part of the total package. Equally important, let us say, is the ability to measure the psychological characteristics of the likely hijacker, if you will, and quite a lot of study on the part of airlines jointly has gone into this and information has been circulated with regard to this. I would say that we have come across cases through knowledge of psychological characteristics more often than we have through the use of an electronic frisker, but they are both useful in their own way.

Mr. Trudel: There is another area, Mr. Chairman, that I would like to explore. Some companies in the States are now operating an air taxi service. I was wondering if Air Canada is looking at this and if you have some aircraft available for this type of service.

Mr. Pratte: What do you mean by air taxi, a shuttle service?

• 1045

Mr. Trudel: Shuttle service from aircraft to immediate locations, either executive or otherwise. I understand that the over-all number of people using that type of service last year would be approximately 5 million.

[Interprétation]

du fait que certains employés volent ces cargaisons lors de la manutention et je me demande si des circonstances semblables se sont produites au Canada comme on trouve ailleurs.

M. Pratte: Il y a certainement un problème sérieux concernant le vol des cargaisons dans les autres parties du monde. Je ne crois pas que la situation soit aussi sérieuse au Canada. Mais nous sommes très conscients du problème qui pourrait se présenter. En fait, nous avons fait une enquête pour la sécurité au sol afin de s'assurer que les cargaisons sont protégées.

M. Trudel: Il est donc juste de dire que cette question n'est pas aussi alarmante ici qu'elle l'est à New York, par exemple ou dans d'autres endroits?

M. Pratte: Oh, non, cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas adopter de mesures de sécurité.

M. Trudel: Non, je suis d'accord avec vous là-dessus.

Ma prochaine question a trait au dispositif électronique pour fouiller les passagers. Pourriez-vous nous dire ce matin quels sont les résultats de ces dispositifs installés soit à Montréal ou à Toronto?

M. Baldwin: Air Canada a acheté à ses frais, certains dispositifs réguliers avec lesquels vous êtes sans doute familier pour faire ce travail. Au cours de la période alors que les pirates de l'air étaient très actifs, nous avons utilisé régulièrement au hasard et nous l'utilisons encore occasionnellement au hasard, et pour faire un échantillonnage, concernant les envolées vers l'extérieur en partance de Toronto et de Montréal, mais nous ne les utilisons pas aussi souvent que précédemment. Ces dispositifs ont une certaine valeur. Ils font partie d'un ensemble global si vous voulez destinés à améliorer la sécurité aérienne, mais ils ne sont qu'une petite partie de l'ensemble global. Ce qui est également important, devons-nous dire, c'est la capacité de prédire les caractéristiques psychologiques des pirates de l'air en puissance, si vous voulez, et nous avons étudié avec d'autres lignes aériennes énormément de renseignements qui ont été circulés sous ce rapport. Je dois dire que nous avons pu déceler des cas par l'intermédiaire de ces connaissances des caractéristiques psychologiques plus souvent qu'avec l'utilisation de l'appareil électronique pour fouiller les passagers. Mais les deux sont utiles, chacun dans leur genre.

M. Trudel: Il y a un autre domaine, monsieur le président, que j'aimerais explorer. Certaines sociétés américaines exploitent actuellement un service de taxi aérien. Je me demande si Air Canada a étudié cette possibilité et si nous avons des avions pour ce genre de service.

M. Pratte: Que voulez-vous dire par taxi aérien, un service de navette?

M. Trudel: Au sujet d'un service de navette à partir de l'avion à des endroits immédiats, soit pour l'exécutif ou autrement. Je crois comprendre que le nombre total des gens utilisant ce genre de service l'année dernière s'élevait à 5 millions environ.

[Text]

Mr. Pratte: Our interest in that kind of service is very closely linked with the experiment of the STOL service. It may be that as a result of that project, we may want to be engaged in that type of business.

Mr. Trudel: It is much too soon then to ask for an evaluation at this time?

Mr. Pratte: Yes, I think it is because we do not even have an evaluation of the STOL project.

Mr. Trudel: The next question, Mr. Chairman, has to do with personnel. In the previous appearances of the witnesses they had discussed the well-being of the personnel. Although you have approximately 17,000 people employed and you have had an increase last year, do your applicants exceed in number the availability of space that you have for them? If so, in what quantity or what proportion?

Mr. Baldwin: I am not sure that I could give a specific mathematical answer to that, Mr. Trudel, not in an over-all sense, but I can indicate that in so far as we are recruiting, and we have not been recruiting very many bodies recently because of the flat plateau of business in commercial aviation, so far as the recruiting has gone on we have had no shortage of applicants. The pilots' waiting list of applicants numbers several hundred; the stewards' applicants run from 50 to 100 applicants per vacancy available. Generally, we have had no problem in recruiting. In fact, the Chairman has upon occasion discussed with me whether in fact we should be more aggressive in going out and recruiting and getting a different type of person in some areas. Maybe we have been too quiescent in this area just because we have so many applicants coming in to us and such large waiting list to begin with.

Mr. Trudel: Then securing personnel has not been a problem; it is a question of choice.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: Mr. Pratte and Mr. Baldwin, when you were before our Committee two years ago I had put certain questions to you about your labour relations policy. At that time you had some serious strikes and some near strikes and there was a lot of criticism of your policy and your collective bargaining procedures. I forget which one of you told me at that time that you were disappointed—I think it was Mr. Pratte—that you were very concerned about this and you were going to do something to improve it. Could tell the Committee what has been done to improve your labour relations policy? Have you added new personnel, new procedures? Has it been changed in any way? What is your assessment now of your labour relations with the employees and the unions that deal with your company?

Mr. Pratte: I think labour relations at best is always bound to be a difficult problem and this is not a problem that one can solve quickly. We have created a whole new personnel department with the Vice-President reporting directly to me just to indicate the concern that we had as a corporation in improving the situation. I have also

[Interpretation]

M. Pratte: Notre intérêt pour ce genre de service est étroitement lié à l'expérience du service ADAC. Il se peut qu'à la suite de ce projet, nous voulions nous engager dans ce genre d'affaires.

M. Trudel: Est-ce qu'il est trop tôt pour demander quelle est l'évaluation à ce moment-ci?

M. Pratte: Oui, je crois qu'il est trop tôt parce que nous n'avons pas encore une évaluation du projet à date.

M. Trudel: Ma prochaine question, monsieur le président, a trait au personnel. Au cours des comparutions précédentes, les témoins ont discuté du bien-être des employés. Vous avez environ 17,000 personnes employées à Air Canada et vous avez eu une augmentation l'an dernier. Est-ce que le nombre de demandes que vous recevez excède le nombre de postes disponibles? Si oui, dans quelle proportion?

M. Baldwin: Je ne suis pas certain de pouvoir vous donner une réponse mathématique, monsieur Trudel, pas dans un sens général, mais j'aimerais mentionner que pour ce qui est du recrutement, nous avons recruté, nous avons fait plus de recrutement récemment à cause de l'état latent des affaires dans l'aviation commerciale. Mais nous n'avons pas eu de pénurie de demandes. La liste d'attente pour les pilotes est de quelques centaines et nous avons de 50 à 100 demandes pour chaque poste d'hôtesse qui devient libre. En général, nous n'avons pas connus de problème de recrutement. En fait, le président, à l'occasion discuté avec moi de la possibilité que nous soyons plus agressifs pour notre recrutement et pour obtenir un différent type de personnes dans certains secteurs. Nous avons peut-être été trop faciles étant donné que nous avons beaucoup de candidats et que la liste d'attente était si importante.

M. Trudel: Vous n'avez donc pas eu de problèmes pour obtenir du personnel mais est-ce une question de choix?

M. Baldwin: Oui.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Allmand: Monsieur Pratte et Monsieur Baldwin, lorsque vous êtes venus devant le comité il y a deux ans, je vous ai posé certaines questions au sujet de votre politique des relations ouvrières. A ce moment-là, vous aviez connu des grèves importantes et des possibilités de grève et on critiquait beaucoup votre politique, vos méthodes de négociations collectives. Je ne me souviens plus qui d'entre vous m'a dit à ce moment-là que vous étiez désappointés, je crois que c'était vous, monsieur Pratte, et que vous vous inquiétiez de la situation et que vous vouliez l'améliorer. Pourriez-vous dire au comité ce qui a été fait pour améliorer la politique des relations ouvrières? Avez-vous ajouté du personnel ou avez-vous adopté de nouvelles méthodes? Quelle est votre évaluation maintenant de vos relations avec les employés et les syndicats qui traitent avec votre société?

M. Pratte: Je crois que les relations ouvrières sont à leur meilleur toujours un peu difficiles et ce n'est pas un problème que l'on peut résoudre rapidement. Nous avons créé un tout nouveau, une toute nouvelle division du personnel. Le vice-président fait ses rapports directement, ce qui vous prouve l'intérêt de la société pour

[Texte]

personally met a number of times with the union leaders to discuss problems of common interest, not to bargain with them or to negotiate collective agreements but just to talk about the Corporation, its future, what we were trying to do and why we were trying to do these sorts of things.

We have also indicated to the managers, and I think this is basically the key but unfortunately it is a long process, that labour relations are going to improve only to the extent that our managers at the lowest possible level are going to be more sophisticated in the way in which they deal with their subordinates. I happen to believe this is where, at the supervisory level, the communication either is good or breaks down between the unions and management because generally to the contract employees, the company is in effect represented by his supervisor. We have impressed upon our managers and we are going to have courses to indicate to them now they should deal with employees, how they should deal with unions. This is bound to be a long process, but we are working awfully hard at trying to do this as quickly as possible.

• 1050

I am not going to say that I am happy with the progress we have made. That would not be true. I think we might have made some progress, and we are working awfully hard at it because I think the employees who are going to make or break the company are really the employees who are on the firing line, as I said before. Their attitude is bound to be greatly influenced by the attitude of their managers, their immediate supervisors. The attitude generally of headquarters is not felt by the employees on the firing line unless this attitude is reflected by that of the supervisor. So this has, by the nature of things, to be a long process, but this is how we are working at it.

We do feel that we have to have more communication, more meaningful communication with the unions, not only at the top level, but at the local level. I do feel that in a number of cases the unions, through the employees, can tell us things that otherwise we would never learn or would take us years to learn because those are the people who are actually doing the work. However, we have to teach our managers how to deal with that kind of problem.

Mr. Allmand: Do you have any collective agreements that are terminating this year?

Mr. Pratte: Yes, we have several. As a matter of fact, I think all of the major ones are terminating this year. We are actually in negotiations with the IAM, with CALFAA and then later in the year with the other two major unions, CALEA and CALPA which is a pilots union.

Mr. Allmand: In a different area in respect of reduction or increase in staff, what are your predictions for increase in numbers of your staff? Do you expect, for example, that you will require greater numbers of pilots, greater numbers of reservations staff and greater numbers of ground crew, in the future, will this remain constant or will it be reduced? What is the prediction?

[Interprétation]

améliorer la situation. J'ai personnellement rencontré à plusieurs occasions les leaders syndicaux pour discuter des problèmes d'intérêt commun, non pas pour négocier avec eux ou pour des négociations collectives mais simplement pour parler de la société, de son avenir, de ce que nous essayons de faire et des raisons de nos actions.

Nous avons également indiqué au directeur, et je crois que c'est là fondamentalement la clé du problème mais malheureusement c'est un long procédé, que les relations ouvrières doivent s'améliorer dans la mesure où nos directeurs aux niveaux les moins élevés pourront traiter de la façon la moins compliquée possible avec leurs subordonnés. C'est précisément au niveau de la surveillance que les communications sont bonnes ou non entre le syndicat et la direction car généralement, dans le cas des employés à contrat, la compagnie est représentée par le surveillant. Nous avons essayé d'attirer l'attention des directeurs sur ce point et nous aurons écho à cet effet pour leur dire comment ils doivent traiter les employés et les syndicats. La chose ne se fera pas du jour au lendemain, mais nous travaillons très dur afin de mettre ceci en pratique le plus rapidement possible.

Je ne peux pas dire que nous soyons heureux des progrès réalisés. Ce ne serait pas exact. Je crois que nous en avons fait quelques-uns et il faut s'appliquer davantage car ce sont précisément les employés qui détiennent des postes-clés qui font ou défont les compagnies. Leur attitude est influencée assez grandement par l'attitude de leurs directeurs, leurs surveillants immédiats. Les administrations centrales n'ont pas une influence directe sur eux, à moins que leur attitude ne se reflète dans celle des surveillants.

Nous estimons que les communications sont meilleures avec les syndicats, non seulement avec l'administration centrale mais également au niveau des locaux. J'estime que dans la plupart des cas, les syndicats par l'intermédiaire des employés peuvent nous dire des choses que nous ne pourrions savoir autrement, car les employés sont véritablement ceux qui accomplissent le travail. Cependant, nous devons enseigner aux directeurs la façon de réagir lorsqu'ils sont confrontés avec des problèmes de ce genre.

M. Allmand: Y a-t-il des conventions collectives qui expirent cette année?

M. Pratte: Oui, plusieurs. En fait, je crois que toutes les négociations collectives importantes se terminent cette année. Nous sommes actuellement en train de négocier avec l'IAM, CALFAA et plus tard dans l'année avec deux syndicats importants, CALEA et CALPA, un syndicat de pilotes.

M. Allmand: Pour ce qui est de la réduction ou de l'augmentation du personnel, que prévoyez-vous? Prévoyez-vous que vous aurez besoin d'un plus grand nombre de pilotes, de personnel chargé de la réservation, de personnel au sol, et cetera? Pensez-vous que vous aurez une augmentation ou une diminution?

[Text]

Mr. Pratte: I think it all depends on the rate of growth. If business picks up and there is a substantial growth in traffic, undoubtedly we will need more staff. If business continues as it is, the likelihood of our needing more staff is very remote indeed.

Mr. Allmand: I see. Do you not have more precise forecasts than that? Are you not provided with forecasting data that would give you a more precise picture of the future?

Mr. Pratte: The data is directly related to our forecasts of future traffic. We expected, for instance, that in 1971 traffic would pick up substantially because we thought the economy would pick up substantially in the second quarter, but that has not materialized. As a matter of fact our traffic since the beginning of the year is down compared with last year, system wide.

Mr. Allmand: How does this affect the introduction of the STOL experiment between Montreal and Ottawa? I also wanted to ask you if this STOL experiment is put into operation and operates from Victoria parking lot, will you operate a ground crew section there and will you service the aircraft there? Will this be done in Montreal by Air Canada employees?

Mr. Pratte: I think it is too early to answer that very specifically, sir, because we are actually in discussion with MOT to determine exactly how it is going to be done. Our view at the present time is that we should form a subsidiary of Air Canada that would be run rather independently; would have basically a skeleton staff; would be assigned to that corporation and would carry on the actual operation. We have not gone into the question as to where the aircraft is going to be serviced, whether it be in De Havilland Montreal, Toronto, or anywhere else in the system.

Mr. Allmand: With respect to the B and B policy, at reservations desks in airports and in offices, would it not be possible, if your policy is that not everyone in the office in a certain areas for instance, Ottawa or Moncton, need be bilingual, would it not be possible to indicate on the wicket like you see in some other businesses whether a person is bilingual or unilingual? I can understand how it would be maddening to a customer to wait in a line of five or six people at an airport and to discover when he gets to the front of the line that the teller does not speak French and that he must be shifted down the line. I have seen in banks, from time to time, at the wickets signs with "French, English and Spanish" or "English" or "French and Spanish" so that the people know that if they go there for service they will get it in French or English. Is that not possible?

Mr. Pratte: We have considered that, but it was felt that the public reaction would not be good, and that it would limit our flexibility in terms of assigning staff to the counter positions.

Mr. Allmand: You said that you felt that the public reaction would not be good?

[Interpretation]

M. Pratte: Tout dépend du taux de croissance. Si les affaires sont bonnes, s'il y a une agumentation substantielle de la circulation aérienne, nous aurons évidemment besoin de plus de personnel. S'il n'y a pas d'amélioration, nous n'aurons probablement pas besoin d'une augmentation de personnel.

M. Allmand: Je vois. Vous n'avez pas de prévisions plus précises? Ne possédez-vous pas de données additionnelles?

M. Pratte: Ces données sont reliées directement aux prévisions concernant la circulation aérienne à l'avenir. Nous avions pensé par exemple que la circulation aérienne en 1971 augmenterait substantiellement au cours du second trimestre à cause de la relance prévue de l'économie. Cette relance n'a pas eu lieu et, par conséquent, nous avons une diminution de la circulation.

M. Allmand: Quelle répercussion cela aura-t-il sur la nouvelle expérience à date entre Montréal et Ottawa? Si une telle expérience a lieu à partir du terrain de stationnement Victoria, y aurait-il une équipe au sol pour s'occuper de l'entretien des avions? Cela se fera-t-il à Montréal par les employés d'Air Canada?

M. Pratte: Je crois qu'il est trop tôt pour parler de cet aspect de la question car nous sommes actuellement en discussion avec MOT pour déterminer exactement ce que nous ferons. Actuellement, nous devrions fermer une filiale d'Air Canada qui exploiterait de façon assez indépendante, qui disposerait d'un personnel restreint. Nous n'avons pas encore étudié la question de l'entretien de l'avion, à de Havilland, à Montréal, à Toronto ou autre part.

M. Allmand: Pour ce qui est de l'application de la recommandation du rapport de la Commission d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme, ne serait-il pas possible d'indiquer au comptoir de réservation des aéroports et des bureaux d'Air Canada à Ottawa et Moncton par exemple si la personne est bilingue ou unilingue. Il est certainement déprimant pour un client de faire la queue derrière cinq ou six personnes pour découvrir que la personne au guichet ne parle pas le français par exemple et qu'il doit de nouveau recommencer à faire la file. Dans les banques par exemple, on indique quelles sont les langues du guichetier: français, anglais et espagnol ou anglais, français et espagnol etc. Cela n'est-il pas possible?

M. Pratte: Nous avons étudié la question, mais nous avons estimé tout d'abord que la réaction du public ne serait pas bonne et ensuite que cela nous limiterait dans la répartition du personnel au comptoir.

M. Allmand: Vous dites que la réaction du public ne serait pas bonne?

[Texte]

Mr. Pratte: Would not be good in terms of either the English population or the French population, and second, that it would limit our flexibility in terms of assigning staff to the counter positions.

Mr. Allmand: I was under the impression that people would prefer knowing before they go up and confronted somebody. You hear a man speaking English, for instance, and you therefore think that he might also speak French but when you get there you discover he cannot speak French and you are shifted around. This is where some of the grievances come in.

Mr. Pratte: We will have another look at it, sir.

Mr. Allmand: I also wanted to ask you what you are doing to deal with the problem of "no shows" and where you get the largest percentage of "no shows"? I will continue this this afternoon, Mr. Chairman.

The Chairman: We are called to go into the House. We will adjourn until 2.30.

Mr. McGrath: Does the same order apply this afternoon, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. McGrath: How does it stand now?

An hon. Member: You are not on.

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. McGrath: What is the order for this afternoon?

The Chairman: Of questioning?

An hon. Member: No show for McGrath.

The Chairman: Mr. Allmand has two minutes left, then after, Mr. Blair and Mr. McGrath.

Two-thirty this afternoon. Try to be on time, gentlemen.

AFTERNOON SITTING

● 1434

The Chairman: Gentlemen, before we adjourned for lunch I had told Mr. Allmand that he had two more minutes. Mr. Allmand, the floor is yours.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I had been asking the witnesses questions with respect to "no shows". I wanted to know what percentage they had during the past year, whether the majority of these were on domestic or international flights and where they have been having the most problems?

● 1435

Mr. Pratte: We certainly have a very serious problem with no shows, Mr. Allmand. Mr. Baldwin has some statistics indicating that Montreal, Toronto and Ottawa are the points where we have proportionately a great number of no shows. We experience no show problems more particularly on the short-haul density route like

[Interprétation]

M. Pratte: Cela pourrait nuire à la population d'expression anglaise ou française et deuxièmement, cela nous limiterait dans les affectations au comptoir.

M. Allmand: J'aurais cru au contraire que le public préférerait savoir ce qu'il en est avant de devoir refaire la file parce qu'un employé ne parle pas sa langue. C'est d'ailleurs la raison de certaines plaintes.

M. Pratte: Nous réétudierons la question, monsieur.

M. Allmand: Monsieur Pratte, j'aimerais également vous parler du problème du mauvais rendement. Je continuerai cet après-midi, monsieur le président.

Le président: On nous appelle à la Chambre. La séance est levée jusqu'à 2 h. 30.

M. McGrath: Les députés continueront-ils à poser des questions dans le même ordre, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. McGrath: Quel est l'ordre à l'heure actuelle?

Une voix: Vous n'êtes pas sur la liste.

Le président: Pardon?

M. McGrath: Quel est l'ordre pour cet après-midi?

Le président: L'ordre des personnes qui désirent poser des questions?

Une voix: Rien à faire pour M. McGrath.

Le président: Il reste deux minutes à M. Allmand pour poser sa question puis nous passerons à M. Blair puis à M. McGrath.

La séance est levée jusqu'à 2 h. 30 cet après-midi. Veuillez être à l'heure, s'il vous plaît.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, avant l'ajournement pour le dîner j'avais informé M. Allmand qu'il lui restait encore deux minutes. Monsieur Allmand, vous avez la parole.

M. Allmand: Monsieur le président, je demandais aux témoins des questions relatives aux passagers qui ne se sont pas présentés. J'aimerais connaître quel en fut le pourcentage l'an dernier, si la majorité de ceux-ci étaient des envolées domestiques ou internationales et où il ont encouru le plus de problèmes.

M. Pratte: Cela nous crée en effet d'importantes difficultés, monsieur Allmand. M. Baldwin a des statistiques qui montrent que c'est à Montréal, Toronto et Ottawa que se présentent proportionnellement le plus grand nombre de cas de ce genre. Ces problèmes se posent surtout sur les lignes à courtes distances à fortes densités tels que

[Text]

Montreal-Toronto, Toronto-Ottawa, Montreal-Ottawa, Montreal-New York.

Mr. Allmand: I see. Is there any consideration—and this follows from a question that Mr. Trudel asked—of an air bus system such as they have between New York and Washington and other places where there is high density, short run, intermediate run?

Mr. Pratte: We are considering improving substantially our service next year between Montreal, Ottawa and Toronto. I am not prepared to say whether it is going to be through a shuttle service or otherwise but I am sure that the frequency of service is going to be improved substantially.

Mr. Allmand: Can Mr. Baldwin send us the figures on the no shows?

Mr. Pratte: I think he has them now.

Mr. Allmand: The Chairman is going to restrict me so if...

The Chairman: I will allow Mr. Baldwin to give you the figures.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Baldwin: Mr. Allmand, these are just two sample days but they are good sample days to use, a Friday and a Saturday. On Saturday, June 12, out of approximately 5,800 passengers embarking in Toronto we had 450 no shows. On the same day in Montreal, out of approximately 3,300 passengers embarking we had 494 no shows. On the preceding day, Toronto had approximately 7,400 passengers with 545 no shows; on the same day, Friday, June 11, Montreal had approximately 4,900 embarking passengers with 813 no shows. As the Chairman said, Montreal and Toronto are the two worst centres in terms of records with no shows and the no-show problem exists basically on the shorter, high-density routes.

Mr. Allmand: Mr. Pratte said you were taking measures to try and deal with this problem?

Mr. Baldwin: It may not be possible to deal with the problem other than by providing a basically different type of more flexible service.

Mr. Allmand: I see. What results are you having with the Boeing 747? What capacity is it flying at?

Mr. Baldwin: The transcontinental frequency of the Boeing 747 started in late April and has been consistently successful since its inception. I have a couple of sample days here, if that were of interest—I think it would be going into too much detail, Mr. Allmand—but let us say that it is running from 250 passengers a day in each direction on week days to virtually full capacity on Sundays. The transatlantic service has just started three times weekly from Toronto to London, England, and it is too early yet to give an indication of the load factors we are going to get. It started at a somewhat lower level than the transcontinental because of the current weakness on the Atlantic but has been steadily improving. In

[Interpretation]

Montréal-Toronto, Toronto-Ottawa, Montréal-Ottawa, Montréal-New York.

M. Allmand: Je vois. Et pour continuer une question posée par M. Trudel, avez-vous envisagé un système d'air-bus tel qu'il en existe entre New York et Washington ou d'autres endroits où il y a des hautes destinées et de courtes distances?

M. Pratte: Nous envisageons d'améliorer de façon importante notre service l'année prochaine entre Montréal, Ottawa et Toronto. Je ne peux pas vous dire quel système nous allons employer, mais je suis convaincu que la fréquence des services sera améliorée.

M. Allmand: M. Baldwin peut-il nous donner les chiffres sur ces réservations non respectées?

M. Pratte: Je pense qu'il les a maintenant.

M. Allmand: Le président pourra me dire quand...

Le président: J'autorise M. Baldwin à vous donner les chiffres.

M. Allmand: Merci, monsieur le président.

M. Baldwin: Monsieur Allmand, il s'agit seulement de deux jours de références mais ils sont très convenables, c'est un vendredi et un samedi. Le samedi, 12 juin, pour environ 5,800 passagers qui se sont embarqués à Toronto, nous avons eu 450 réservations non utilisées. Le même jour à Montréal, sur environ 3,300 passagers embarqués, nous avons eu 494 cas. Le jour précédent, à Toronto il y a eu environ 7,400 passagers avec 545 cas et le même jour, le vendredi 11 juin il y a eu à Montréal environ 4,900 passagers embarqués avec 813 réservations non respectées. Comme le dit le président, Montréal et Toronto sont les deux pires endroits dans ce domaine et ce problème se pose principalement sur les lignes de courtes distances et à haute densité.

M. Allmand: M. Pratte dit que vous alliez prendre des mesures pour essayer de faire face à ce problème?

M. Baldwin: Il n'y a peut-être pas d'autres solutions que de fournir un type différent de service plus souple.

M. Allmand: Je vois. Quel résultat obtenez-vous avec le Boeing 747? Quel est son coefficient d'occupation?

M. Baldwin: Le Boeing 747 a commencé à être utilisé sur les lignes transcontinentales à la fin du mois d'avril et son utilisation s'est révélée très positive. J'ai quelques jours de référence ici qui pourraient vous intéresser mais je crois que cela serait donner trop de détails; disons qu'il a environ 250 passagers chaque jour dans chaque direction en semaine et qu'il est pratiquement plein le dimanche. Le service transatlantique vient juste de commencer, trois fois par semaine de Toronto à Londres et il est trop tôt pour vous dire quel coefficient d'occupations nous obtenons. Cela a commencé à un niveau inférieur à celui du service transcontinental à cause de la faiblesse actuelle de l'Atlantique mais une amélioration s'est fait

[Texte]

the reports I saw for last week the load was an encouraging one, well above the 50 per cent load factor.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, my last question relates to air traffic control. As administrators of an airline do you feel you are now receiving adequate air traffic control services in the heavy-density areas, Montreal, Toronto, New York? Do you have any recommendations to make in this respect?

Mr. Baldwin: We have no specific recommendations to make other than to comment that we work continually and closely through the Flight Operations Branch with the Air Traffic Control Branch of the Ministry of Transport. We think the Canadian air traffic control service is one of the best in the world, quite frankly; certainly there are always improvements that can be made. The ministry is well aware of what could be done and is doing its best to meet the situation but basically we have a good air traffic control structure in Canada.

• 1440

Mr. Allmand: Thank you. Mr. Chairman, I am finished. I am glad that you are going to apply a time limit. I had the impression at the beginning when Mr. Thomas and Mr. Deachman were asking questions that they went on much longer than I did. I was wondering what your time limit is?

The Chairman: The same as usual, Mr. Allmand, 10 minutes. You already passed your time and I did not say a word about it.

Mr. Allmand: I know, but the others had 15 minutes.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, order. We are losing time on points of order.

Mr. Deachman: It just seems longer when the other fellow is talking.

The Chairman: Mr. Blair.

Mr. Blair: Mr. Chairman, at one of the last meetings I was asking Mr. Baldwin questions about the proposed transfer of the Ottawa reservation section to Montreal. If I remember the evidence correctly, we were told that approximately 40 employees in the reservation section in Ottawa would be affected by the move. Is that correct?

Mr. Baldwin: Yes, sir. I could not give the exact figure, but it is about 40, perhaps one or two more.

Mr. Blair: Again recalling the evidence, Mr. Baldwin, I think you said that you expected that there would be a net saving in terms of employees in the order of about 20. Is that correct?

Mr. Baldwin: Yes.

[Interprétation]

sentir. Dans les rapports qui m'ont été communiqués pour la semaine dernière, le coefficient est très encourageant, plus de 50 p. 100.

M. Allmand: Ma dernière question, monsieur le président, concerne le contrôle aérien. En tant qu'administrateur d'une compagnie de transport aérien, pensez-vous recevoir des services corrects de contrôle aérien dans les zones à fortes densités tels que Montréal, Toronto, ou New York? Avez-vous des recommandations à faire dans ce domaine?

M. Baldwin: Nous n'avons pas de recommandations particulières à faire sinon de dire que nous travaillons continuellement en collaboration étroite par l'intermédiaire de notre service des opérations en vol avec le service du contrôle aérien du ministère des Transports. Nous pensons que le service de contrôle aérien au Canada est l'un des meilleurs du monde, même si certaines modifications peuvent toujours y être apportées. Le ministère sait fort bien ce qui peut être fait et essaye de son mieux de faire face aux problèmes mais nous avons au Canada une excellente structure de contrôle aérien.

M. Allmand: Merci. Monsieur le président, j'ai terminé. Je suis heureux que vous appliquiez une limitation de temps. J'ai eu l'impression au début lorsque monsieur Thomas et monsieur Deachman ont posé leurs questions qu'ils parlaient beaucoup plus longtemps que je ne l'ai fait. A combien fixez-vous donc votre limite de temps de parole?

Le président: Comme d'habitude, monsieur Allmand, 10 minutes. Vous avez déjà dépassé votre temps et je n'en ai rien dit.

M. Allmand: Je sais, mais les autres ont eu 15 minutes.

M. Deachman: Monsieur le président, un point de règlement.

Le président: A l'ordre, messieurs, nous perdons notre temps avec tous ces points d'ordre.

M. Deachman: Cela semble toujours plus long lorsque c'est un autre qui parle.

Le président: Monsieur Blair.

M. Blair: Monsieur le président, lors de l'une de nos dernières réunions, j'ai posé à monsieur Baldwin des questions sur la décision de transférer à Montréal le service des réservations d'Ottawa. Si je me souviens bien de la réponse qu'il m'a donnée, il a dit qu'environ 40 employés du service des réservations seraient concernés par cette mesure. Est-ce exact?

M. Baldwin: Oui. Je ne peux pas vous donner le chiffre exact, mais il s'agit de 40 à peu près, peut-être un ou 2 de plus.

M. Blair: Si je me souviens bien également, monsieur Baldwin, vous avez dit que vous pensiez pouvoir employer en tout quelque chose comme 20 employés de moins. Est-ce exact?

M. Baldwin: Oui.

[Text]

Mr. Blair: Mr. Baldwin, for many months those of us who represent Ottawa ridings have been receiving very serious representations from officers of the union. I must say they have impressed me as being very responsible in what they have said. I would like to put a case to you. It is said that there is a distinct limit on the number of calls that any reservations clerk can take in the course of a day. It has been suggested to me that perhaps a maximum number of calls that a person working regularly can take during the course of the month is in the order of 1,500.

I have been provided with what appears to be a forecast of the workload of the Montreal reservations office down to the end of the current year. This forecast shows that between the months of September and October, when I assume the transfer will take place, the number of anticipated phone calls will increase from 177,175 to 242,209, an increase of certainly more than 60,000 calls.

If there is validity in the figures I have given, namely 1,500 calls a month, that would seem to me to be the capacity of 40 people rather than a lesser number. How it is possible for the company to forecast a saving of personnel under these circumstances?

Mr. Baldwin: To begin with, I would have to have a chance to analyse the figures that you have quoted, Mr. Blair, to ascertain their source, and to compare them with actual workloads, company standards and achievements. I do not know that there is anything to be gained by attempting to engage in a debate on whether or not they are valid. As I said, I would like to have the opportunity to ascertain their source, on what they were based and how they stack up against our own measurements.

I can only repeat the statement I made previously, that our own measurement of the expected workload, after the consolidation some time next October, would result in a net saving of personnel to the company.

Mr. Blair: Mr. Chairman, may I ask Mr. Baldwin if the officers of the company have really sat down with the officers of the union to discuss how this move would work out in practice?

Mr. Baldwin: In terms of the staff, you mean?

Mr. Blair: Yes.

• 1445

Mr. Baldwin: There were meetings held with the officers of the union at a very early stage in the proceedings and further information was requested. The actual summary feasibility study was made available in reply to this request. I am not able to tell you how many meetings there were since there were several in the past and since the company management contemplates still others on the staff adjustments as the weeks pass.

As I said at a previous hearing, we felt when Telpak was introduced, at another point, that we had given inadequate warning to the employees concerned and that the discussion had been far from prosperous. That is why we started the process a full year in advance this time.

Mr. Blair: Mr. Baldwin, it seems to me that there is an immense divergence in opinion between company man-

[Interpretation]

M. Blair: Monsieur Baldwin, depuis plusieurs mois ceux d'entre nous qui représentent des circonscriptions d'Ottawa ont reçu de nombreuses représentations de la part des représentants des syndicats. Je dois dire qu'ils m'ont paru parler des choses de façon très responsable. Je voudrais vous exposer leur affaire. On dit que le nombre d'appels que peut prendre un employé des réservations pendant une journée est nettement limité. On m'a dit que le maximum possible environ pour une personne travaillant normalement était, pour 1 mois, de l'ordre de 1,500.

On m'a fourni ce qui semble être une prévision de charge de travail prévu pour le bureau de Montréal jusqu'à la fin de cette année. Cette prévision montre qu'entre septembre et octobre, lorsque le transfert doit avoir lieu, le nombre de conversations téléphoniques prévues passera de 177,000, en 1975 à 242,209, une augmentation de plus de 60,000 appels.

Si ces chiffres sont valables, je parle des 1,500 appels par mois, il me semble que cette augmentation correspond au travail de 40 personnes et non pas moins. Comment la Société peut-elle alors parler d'une économie de personnel?

M. Baldwin: D'abord, je voudrais pouvoir analyser les chiffres que vous avez cités, monsieur Blair, pour savoir d'où ils proviennent et pour les comparer avec les charges de travail réel, les normes de la compagnie et les résultats. Je ne sais si cela vaudrait la peine d'essayer de définir si ces chiffres sont ou non valables. Comme je l'ai dit, je voudrais pouvoir savoir d'où ils proviennent, savoir sur quoi ils se basent et s'ils correspondent à nos propres données.

Je peux seulement vous dire ce que j'ai déjà dit précédemment: d'après notre évaluation de la charge de travail attendue, après le regroupement du mois d'octobre, nous pourrions utiliser beaucoup de personnel.

M. Blair: Monsieur le président, puis-je demander à monsieur Baldwin si les représentants de la Société ont vraiment rencontré les représentants syndicaux pour voir avec eux comment cela peut être réglé en pratique?

M. Baldwin: Vous voulez parler du personnel?

M. Blair: Oui.

M. Baldwin: Nous avons rencontré les représentants syndicaux tout au début de cette entreprise et on a demandé de plus amples renseignements. Pour répondre à cette demande, nous leur avons communiqué le résumé d'étude de rentabilité. Je ne peux pas vous dire combien de fois nous nous sommes rencontrés mais cela a été fait à plusieurs reprises et la direction envisage de nouvelles réunions au sujet des ajustements de personnel.

Comme je l'ai dit précédemment, lorsque le système Telpak a été lancé, nous nous sommes rendus compte que nous avions mal averti les employés concernés et que les discussions étaient restées sans fruit. C'est pourquoi cette fois nous avons commencé à le faire un an à l'avance.

M. Blair: Monsieur Baldwin, il me semble qu'il y a une importante différence d'opinion entre la direction et les

[Texte]

agement and the people who work in the reservation section and also that there has been no real meeting of the minds on how you are going to arrange the staffing of the Montreal reservation section office if this change is made.

Mr. Baldwin: The meeting relates to the individual employees who want to request for a transfer or apply their seniority rights. It had not been scheduled to commence until this summer and will begin within the next six weeks.

Mr. Blair: We are dealing with two different things. I am not concerned, at the moment, about the transfer of employees and the rights that they may have to elect to transfer but with the problem of whether the number of employees you plan on can handle the job.

Mr. Baldwin: We are satisfied that they will be able to handle the job based upon the workload as measured in relation to the study. If the workload changes, downward or upward, due to a different level of traffic from that forecasted, we could turn out to require less staff in Montreal or require even more. Based upon the forecast workload, we remain satisfied that the employee staffing plan is an adequate one. Mr. Blair, there are close to 1,000 cities in North America that are served on this basis by the various North American trunk carriers and there is extensive experience with regard to the complicated methodology used to determine workloads in relation to reservation systems by telephone and depending on the company's own standards of service, the number you require for any particular function.

Mr. Blair: Mr. Baldwin, can you tell me whether there are many examples in the history of the air lines in North America where a very large traffic generation point such as Ottawa, that I understand is fifth in your system, is made subsidiary to another point.

Mr. Baldwin: Yes, a great many but I would have to take a few minutes to look up my list. An example is Tampa which is consolidated on Miami and which is a large point in our system. But I could, if you wished, send or give you a number of examples in the organization of other North American trunk carriers where there are large consolidations.

Mr. Blair: I would like to direct your attention to the consequences of this move on your employees in the Ottawa area. I am advised that a substantial number of the present staff on reservations in the Ottawa area are married women some of whom have considerable seniority and who simply will not be able to move to Montreal or to any other location. Have you considered them?

Mr. Baldwin: We are aware that there are quite a number in this situation but it remains one of the problems that has not yet been solved in terms of personnel or labour policy. The large far-flung companies like Air Canada that require flexibility of movement on the part of their personnel are always going to encounter this particular problem if, among their employees, they have married women. This is a limitation on flexibility of

[Interprétation]

gens qui travaillent dans le service des réservations et je crois qu'il n'y a pas eu de convergence d'idée sur la façon dont vous avez traité le personnel du bureau du service des réservations de Montréal si cette modification est faite.

M. Baldwin: La réunion concerne les employés individuels qui veulent demander une mutation pour faire valoir leur droit d'ancienneté. Rien n'est prévu avant cet été et cela va commencer dans les 6 semaines à venir.

M. Blair: Nous parlons de choses différentes. Je ne m'inquiète pas pour le moment de la mutation des employés et du droit qui peut leur être conseillé de choisir une mutation mais je parle du problème de savoir si le nombre d'employés que vous envisagez pourra faire face au besoin du travail.

M. Baldwin: Nous sommes convaincus qu'ils pourront effectuer le travail, c'est ce que montre notre étude sur les charges de travail. Si ces charges de travail diminuent ou augmentent, à cause d'un niveau de trafic différent de celui prévu, nous pourrions alors soit avoir besoin moins de personnel à Montréal soit de plus. Mais d'après nos prévisions, nous sommes convaincus que le plan d'emploi est juste. Monsieur Blair, il y a près de 1,000 villes d'Amérique du nord qui sont desservies de cette façon-là par les différentes sociétés de transport nord-américaines et cela fournit donc une expérience importante dans ce qui concerne la méthodologie assez complexe utilisée pour déterminer les charges de travail correspondant au système de répartition par téléphone et pour évaluer, en fonction des critères de la société, le nombre d'employés nécessaires pour remplir une fonction donnée.

M. Blair: Monsieur Baldwin, pouvez-vous me dire s'il y a beaucoup d'exemples dans le reste de l'Amérique du nord d'un centre de trafic aussi important qu'Ottawa, le 5^e dans votre système je crois, qui se voit ainsi affilié à un autre.

M. Baldwin: Oui, un grand nombre, mais il me faudrait quelques instants pour regarder ma liste. Je peux vous donner l'exemple de Tampa qui est regroupé avec Miami tout en étant un point important de notre système. Mais, si vous le désirez, je pourrais vous donner un nombre important d'exemples dans l'organisation d'autres sociétés américaines de transport qui ont effectué également d'importants regroupements.

M. Blair: Je voudrais attirer votre attention sur les conséquences de cette mesure pour vos employés de la région d'Ottawa. On a indiqué qu'un nombre important de membres de ce personnel à Ottawa sont des femmes mariées dont certaines ont beaucoup d'ancienneté et qui sont dans l'impossibilité de se déplacer à Montréal ou quelque part ailleurs. Avez-vous pensé à ces personnes?

M. Baldwin: Nous savons qu'il y en a un certain nombre dans cette situation mais cela reste un des problèmes qui n'ont pas encore été résolus en ce qui concerne notre politique du personnel. Les sociétés de l'importance d'Air Canada ont besoin d'un personnel ayant une certaine liberté de mouvement et ce problème se posera toujours, si, parmi les employés, il y a des femmes mariées. C'est une limite à leur liberté de mouvement et

[Text]

movement and since the large company requires this flexibility there will be occasions when the requirement for flexibility in location of personnel runs up against the conflict of the position of the married woman who has decided she wants to take a job but that she can only work where her husband works. I am not sure whether, in the conditions of modern society, the business corporation should be required in such a case to give a guarantee to the married woman that she can retain her employment in perpetuity because she happens to be tied to the place where her husband works. But certainly this has not as yet emerged as part of our social practice. I regret this situation very much, but it is there and I admit it.

• 1450

Mr. Blair: So when you referred the other day to attrition as solving part of the problem, this is obviously where the attrition would fall.

Mr. Baldwin: No. When I referred to attrition I meant primarily the fact that there might be some attrition of staff before the transfers took place. But I would not dispute the fact. It is the case with married women in our employ that a number of these, possibly all of them, would find it difficult to relocate if they feel they must continue to live with their husbands, as I assume they would wish to do.

Mr. Blair: Mr. Chairman, my time has expired, I am afraid. If I were a member of this Committee, which I am not, I would be disposed at this stage to suggest that we are faced with what appears to me to be a very serious difference of opinion, that is, accepting the evidence of Mr. Baldwin and accepting the representations which we have received from the union, which appear to me to be absolutely in collision as to the effect of this move, the number of employees involved in it, and the number of employees who will be required to man the reservation centre in Montreal. There is differing experience of the company and the union in regard to previous moves of this type and their views on it.

If I were a member of the Committee and had the privilege of doing it, I would be disposed to suggest by resolution that the Committee consider calling the officers of the union, which is the Canadian Air Line Employees' Association, to give their side of the story. But not being a member of the Committee, I can only leave that as a suggestion.

I think, Mr. Chairman, that you will realize that there are distinct limitations in asking questions in a short period of time on this subject matter, and I must, with all the respect I have for the officials of Air Canada, record my view that I am not at all satisfied that the necessity of this move has been demonstrated to me.

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Mr. Chairman, listening to Mr. Gordon Blair, I would be disposed to move that we hear the officials of the union. The matter has been discussed at this table on several occasions and I think members are entitled to both sides of the story, therefore I would so move.

[Interpretation]

étant donné que la société besoin de cette souplesse, il arrivera que ce besoin de flexibilité en ce qui concerne le lieu de travail entre en conflit avec la situation d'une femme mariée qui a décidé de prendre un travail mais ne peut le faire que là où son mari travaille. Je ne sais pas si dans le cas d'une société moderne, une société devrait dans un tel cas de garantir à une femme mariée qu'elle pourra garder son emploi à perpétuité lorsqu'elle est liée à l'endroit où son mari travaille. Mais nous n'avons pas encore de politique définie à ce sujet. Je regrette cette situation vraiment, mais elle existe.

M. Blair: Alors, lorsque vous avez dit l'autre jour que le problème pourrait être résolu par un certain phénomène d'usure, c'est peut-être là que cette «usure» se manifesterait.

M. Baldwin: Non. Lorsque j'ai parlé de «usure», je pensais surtout au fait que peut-être le personnel diminuerait en nombre avant même ce regroupement. Mais il faut bien voir les choses en face. Il se trouve que la plupart des femmes mariées employées chez nous, peut-être même toutes, auraient du mal à changer de ville si elles pensent devoir continuer à vivre avec leur mari, comme je pense que c'est le cas.

M. Blair: Monsieur le président, je pense que mon temps de parole est écoulé. Si j'étais un membre de ce Comité, ce qui n'est pas le cas, je serais prêt maintenant à dire que nous nous trouvons là face à une divergence d'opinion très importante. Il s'agit du témoignage de M. Baldwin et du point de vue défini par les syndicats, il me semble que ces deux points de vue sont tout à fait contradictoires en ce qui concerne ce regroupement, le nombre d'employés concernés et le nombre d'employés qui devront travailler dans le centre de réservations de Montréal. La société et les syndicats ont un avis différent également sur les initiatives précédentes de ce type.

Si j'étais un membre du Comité et si j'avais le droit de le faire, je proposerais par résolution que le Comité envisage de convoquer les représentants syndicaux, il s'agit de l'Association canadienne des employés des compagnies aériennes, afin d'entendre leur version de cette affaire. Mais, comme je ne suis pas un membre de ce Comité, je peux seulement donner cette suggestion.

Je pense, monsieur le président, que vous comprendrez qu'il y a certaines limitations lorsqu'on a si peu de temps pour poser des questions et je dois dire, avec tout le respect que j'ai pour les responsables d'Air Canada, que je ne suis pas du tout convaincu par la façon dont ils ont essayé de nous prouver la nécessité de ce regroupement.

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Monsieur le président, pour faire suite à ce qu'a dit M. Gordon Blair, je serais prêt à proposer que nous convoquions les représentants syndicaux. Ce problème a déjà été débattu plusieurs fois à cette table et je pense que les députés doivent pouvoir entendre les deux versions de cette affaire, alors c'est pourquoi je propose cela.

[Texte]

The Chairman: Would you make a motion in writing, Mr. Deachman?

Mr. Howe: I would suggest that you arrange with the party Whip that Mr. Blair be made a member when these people are here.

Mr. Allmand: If I was a member of the Committee, I would second Mr. Deachman's motion.

The Chairman: Mr. McNulty, while Mr. Deachman is making his amendment, would you... Mr. McNulty.

Mr. McNulty: Mr. Chairman, was this study carried out by the company on this Telpak deal? How long did the study take place, and just what were the benefits shown in regard to service benefits and financial benefits?

Mr. Baldwin: The financial benefits were in the neighbourhood of \$700,000, or a little better, over a five-year period. The service benefits were basically the ability of the company to provide, in our opinion, quite apart from the financial benefits, better and faster service in reply to the persons wishing to make reservation telephone calls. I should add that this happens because no two cities are exactly alike in their peaking habits. Basically speaking, the larger the pool of employees the greater the flexibility in their use and therefore the greater the total workload they can handle in relation to the number of bodies concerned. This is quite apart from the fact that you will be able within such a group to provide a much higher degree of expertise in terms of specialized information than you would with a smaller group.

• 1455

Insofar as specialized service is concerned, I do not think I made this point previously. I should perhaps make the point that as far as standard data is concerned, no matter where you call, whether you are calling a person in Vancouver or in Halifax or in Ottawa and asking for basic information regarding a flight, reservation or flight time and this sort of thing, the information is not specialized for that city. The information comes out of a closed circuit television system which in turn is based upon a large computer in Toronto. So any agent in any city using that system has basically the same information available to start with.

Mr. McNulty: You are satisfied that this would provide a much better service and would be of substantial financial benefit.

Mr. Baldwin: This is certainly the conclusion of the company. Again I can only refer to the fact that this is a system of handling reservations that is not only used by ourselves at a number of other points with success, but is used by the other major Canadian carriers, by CP Air, and by all the North American trunk carriers, covering cities both large and small in size. Because of the points that were raised by the union members, prior to the hearings taking place we held some further consultations with three of the large trunk carriers in the United States to ascertain if they had developed any reluctance or difficulty in regard to Telpak reservation systems. They all confirmed that they felt this was the best

[Interprétation]

Le président: Pourriez-vous faire une motion par écrit, monsieur Deachman?

M. Howe: Ne pourriez-vous pas convenir avec le party Whip que M. Blair soit nommé membre pour le moment où il y aura ces gens?

M. Allmand: Si j'étais membre du Comité, je soutiendrais la motion de M. Deachman.

Le président: Monsieur McNulty, pendant que M. Deachman fait son amendement, voulez-vous...

M. McNulty: Monsieur le président, l'étude sur le Telpak a-t-elle été effectuée par votre société? Combien de temps a-t-elle duré, et quels ont été les avantages aussi bien sur le plan des services que sur le plan financier?

M. Baldwin: Les avantages financiers ont été d'environ 700,000 dollars ou un peu plus pour une période de cinq ans. Les avantages sur le plan des services ont consisté principalement à notre avis dans la possibilité pour la société de fournir un service meilleur et plus rapide pour les personnes qui désiraient faire leurs réservations par téléphone. Je pourrais ajouter qu'il en est ainsi parce que les habitudes ne sont jamais tout à fait les mêmes d'une ville à l'autre. On peut dire, en principe, que plus il y a d'employés, plus on peut les utiliser avec souplesse et plus on pourra effectuer de travail par rapport au nombre d'employés. Il faut penser également qu'à l'intérieur d'un tel groupe on pourra avoir une meilleure qualification des employés pour les informations spécialisées et que cela ne serait pas possible avec un groupe plus petit.

En ce qui concerne les services spécialisés, je voudrais apporter des précisions. Je devrais peut-être vous dire que pour les données normales, quel que soit l'endroit où vous appelez, que vous appeliez quelqu'un à Vancouver, à Halifax ou à Ottawa pour demander un renseignement général concernant un vol, une réservation ou quelque chose comme cela, ces renseignements ne sont pas spécialisés pour la ville. Les renseignements proviennent d'un système de télévision en circuit fermé qui lui-même dépend d'un grand ordinateur installé à Toronto. Donc, tout agent, quelle que soit la ville où il travaille reçoit les mêmes informations de base lorsqu'il utilise ce système.

M. McNulty: Vous pensez que cela permettrait de fournir un meilleur service et serait plus avantageux sur le plan financier.

M. McNulty: Vous pensez que cela permettrait de nous en sommes arrivés. Je peux vous rappeler à nouveau que ce système de réservations n'est pas utilisé seulement par nous-mêmes, un certain nombre d'autres endroits avec succès est utilisé par les autres transporteurs canadiens importants, tels que CP Air, également par les transporteurs des États-Unis où ils desservent des villes de toutes tailles. Étant donné ce qu'avaient dit les représentants syndicaux avant même nos réunions, nous avons discuté longuement avec trois des plus importants transporteurs des États-Unis pour savoir s'ils avaient eu des difficultés avec leur système de réservations par Telpak. Ils nous ont tous assurés qu'à leur avis c'était la

[Text]

method of handling reservation systems in the cases that are suited for this particular operation. None of them indicated any withdrawal from it. In one case they indicated that they had reached the saturation point, and in the other two cases, both airlines consulted indicated that they expected this type of arrangement to expand further within the United States. As I said, there are close to 1,000 cities now handled on this basis across North America, and to the best of my knowledge this has not led to a deterioration of reservation systems.

Mr. McNulty: Would any of these employees be fired, or would all of the employees so affected be offered transfers?

Mr. Baldwin: They would all be offered transfers. I admit that the problem of the married woman, as mentioned by Mr. Blair, does exist for a number of the people concerned. But we are prepared to find work for all of those employees who are willing to accept transfers.

Mr. McNulty: What about cost of relocation, transportation? Have there been any meetings on this to try to work something out?

Mr. Baldwin: We have a basic plan relating to relocation costs as part of corporate policy. But the meetings relating to the actual opting on the part of the individuals are scheduled to commence within the next month or six weeks. This is covered by the collective agreement, Mr. Chairman has pointed out to me. It really is a matter of management-union relations under the contract. We would be operating in accordance with the terms of the union contract in dealing with this matter.

Mr. McNulty: How many of these employees would be classed as fairly senior employees with regards to bumping?

Mr. Baldwin: I am not sure whether I have that data readily at hand, but quite a substantial number of them would have seniority bumping privileges. But regardless of that, as I said, we have guaranteed employment to any of them who are willing to accept transfers.

Mr. McNulty: Where would you have guaranteed employment for them? At what locations?

Mr. Baldwin: Any of them who are bilingual and who would exercise their rights relating to Montreal could be absorbed within the Montreal reservations office, we believe. We have not pinpointed exact positions elsewhere for those who might opt for points other than Montreal. But we believe Toronto would be a possibility for a substantial number, and possibly certain other points.

Mr. McNulty: Suppose a person was not bilingual but elected to transfer to Montreal. Would there be any provision for assistance in becoming bilingual, or would there be any allowance?

Mr. Baldwin: Yes, we have provided training courses in this regard. It would remain to be established whether as a result of the training course the necessary degree of bilingual competence could be achieved. But the courses are available.

[Interpretation]

meilleure méthode de réservations dans les cas qui sont adaptés à ce système. Aucun ne nous a dit avoir dû revenir en arrière. L'un d'eux nous a dit avoir atteint le point de saturation, mais les deux autres sociétés nous ont dit qu'elles voulaient étendre cette sorte de système encore plus à l'intérieur des États-Unis. Comme je l'ai dit, près de 1,000 villes sont maintenant desservies par ce système dans l'Amérique du Nord et, pour autant que je sache, cela n'a entraîné aucune détérioration du système de réservations.

M. McNulty: Certains de ces employés seraient-ils renvoyés ou tous les employés concernés seraient-ils offerts la possibilité d'une mutation?

M. Baldwin: Ils pourront tous être mutés s'ils le désirent. Je dois dire, cependant, que le problème des femmes mariées, tel que l'a mentionné M. Blair, se pose pour un certain nombre de gens. Mais nous sommes prêts à trouver du travail à tous les employés qui accepteront une mutation.

M. McNulty: Avez-vous pensé aux frais de réinstallation, de transport? Avez-vous eu des réunions pour essayer de trouver une solution?

M. Baldwin: Nous avons un programme fondamental concernant les frais de réinstallation qui fait partie de notre politique d'ensemble. Mais les réunions concernant les possibilités de choix pour les employés peuvent commencer d'ici à six semaines. Cela est couvert par la convention collective, comme le président l'a souligné. En fait c'est un problème de rapport entre la direction et le syndicat aux termes du contrat. En traitant les choses ainsi, nous suivrions les termes du contrat.

M. McNulty: Combien parmi ces employés pourront bénéficier des avantages dus à leur ancienneté?

M. Baldwin: Je ne sais pas si je dispose de ces chiffres ici, mais un grand nombre d'entre eux bénéficieront des avantages d'ancienneté. Mais, quoi qu'il en soit, nous avons garanti un emploi à tous ceux qui sont prêts à accepter une mutation.

M. McNulty: Où leur avez-vous garanti cet emploi?

M. Baldwin: Tous ceux qui sont bilingues, qui voudraient demander à travailler à Montréal, pourront y trouver une place dans le service des réservations. Nous n'avons pas encore défini de places précises ailleurs pour ceux qui pourraient choisir des endroits autres que Montréal. Nous pensons que Toronto donnerait des possibilités à un certain nombre, ainsi que d'autres villes sans doute.

M. McNulty: Supposons qu'une personne non bilingue choisisse d'aller à Montréal. Pourrait-on alors l'aider à devenir bilingue, ou que pourrait-on faire?

M. Baldwin: Oui, nous avons prévu des cours de formation. Il faudrait toutefois savoir si, à la suite du cours de formation, un niveau suffisant de bilinguisme est bien atteint. Mais les cours existent.

[Texte]

Mr. McNulty: Would they be given leave of absence for this, or would they have them take the training while they were working?

Mr. Baldwin: They would be given whatever was necessary in order to take care of this situation. We are trying to be fair to the employees in this connection, Mr. McNulty.

• 1500

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Blair: Mr. Chairman, may I speak on a question of privilege. It is really by way of apology to members of the Committee and to the witnesses. Having raised this rather important question I must now ask leave to be excused, because as matters now stand I am supposed to take part in debate in the Chamber later this afternoon.

The Chairman: I agree. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, following along the lines of some of the questions that were asked by Mr. Blair, I understand that a feasibility study was conducted into the movement of the Ottawa reservations office. Is this correct, Mr. Baldwin or Mr. . .

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Skoberg: Was this study made available to the organization so that they would have an opportunity to assess the merits or demerits of the study?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Skoberg: It was made available?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Skoberg: I am referring to the feasibility study that was conducted by management.

Mr. Baldwin: Without quick reference I would not be sure whether every detailed working paper was made available, but the basic report was made available.

Mr. Skoberg: Has a study been completed? First of all, let us go back one square. Who initiated the study? I suppose management initiated the study, but who was it performed by?

Mr. Baldwin: It was performed by the customer service branch of the company.

Mr. Skoberg: Were they all working papers or were they embodied in one report when they were finally submitted to management.

Mr. Baldwin: They were embodied in a report to management, and this is the report I am referring to that was made available.

Mr. Skoberg: In other words, the complete feasibility study that was conducted was made available to the organization?

Mr. Baldwin: As I said, the management document that was prepared was made available to the organization.

[Interprétation]

M. McNulty: Recevront-ils un congé spécial pour suivre ces cours, ou devront-ils les suivre tout en travaillant?

M. Baldwin: On leur accordera tout ce qui sera nécessaire pour faire face à la situation. Nous essayons d'être corrects envers nos employés dans cette affaire, monsieur McNulty.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Blair: Monsieur le président, je pose une question de privilège. En fait, je m'excuse auprès des membres du Comité et des témoins; ayant soulevé cette question plutôt importante, je dois maintenant demander la permission de m'absenter car je suis censé prendre part aux débats de la Chambre plus tard cet après-midi.

Le président: D'accord, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, à la suite de certaines questions qui ont été posées par M. Blair, je crois comprendre que l'on a effectué une étude concernant les possibilités de réalisation dans le cadre du mouvement du Bureau des réservations d'Ottawa. Est-ce exact, monsieur Baldwin ou monsieur . . .

M. Baldwin: Oui.

M. Skoberg: Est-ce que cette étude a été fournie à l'organisation afin que cette dernière puisse en évaluer les mérites ou les démérites?

M. Baldwin: Oui.

M. Skoberg: Elle a été fournie?

M. Baldwin: Oui.

M. Skoberg: L'étude sur les possibilités de réalisations dont je parle ont été faites par la gestion.

M. Baldwin: Sans m'y référer rapidement, je ne puis être certain que tous les documents de travail en détail ont été fournis, mais le rapport fondamental a été fourni.

M. Skoberg: Est-ce qu'une étude a été terminée? Tout d'abord, revenons un peu en arrière. Qui a pris l'initiative de cette étude? Je suppose que c'est la gestion qui a pris l'initiative de cette étude mais qui l'a effectuée?

M. Baldwin: C'est la direction des services aux clients de la compagnie.

M. Skoberg: Est-ce qu'il s'agissait dans tous les cas de documents de travail ou est-ce que ceci était intégré en un seul rapport lorsque ces documents de travail ont été enfin de compte soumis à la gestion.

M. Baldwin: Ils avaient été intégrés en un seul rapport présenté à la gestion et c'est ce rapport dont je parle qui a été rendu disponible.

M. Skoberg: En d'autres termes, l'organisation a reçu l'étude complète concernant les possibilités de réalisation?

M. Baldwin: Comme je l'ai dit, le document concernant la gestion qui avait été préparé a été fourni à l'organisa-

[Text]

Without checking back I would not be entirely sure whether the working papers were because, as you realize, any summary is usually based upon a mass of detailed graphs, individual work sheets, and this sort of thing, but I do not think this was made available.

Mr. Skoberg: The point that I am trying to get at is whether or not the same paper that was finally presented to the top officers of Air Canada was the same paper that was presented by the union officers...

Mr. Baldwin: Yes, that is correct. The same information was made available to both of them.

Mr. Skoberg: I understand that not too long ago there was a consolidation at North Bay with Sudbury. This took place late in November and they took the Telpak out of Sudbury and placed the reservations back in North Bay. Is that correct?

Mr. Baldwin: Not that I am aware of. I would have to check that point, Mr. Skoberg. Out of Sudbury it reverted to...

Mr. Skoberg: Yes, there was a consolidation of North Bay at Sudbury in late November and they have now taken the consolidation out of Sudbury and placed the reservations back in North Bay. In other words, the Telpak system that you suggest is quite valid.

The last time you were before us a number of weeks ago I asked a question about the number of management-level people you now have in Air Canada compared to a year or two years ago. You did not have the answer then and I wonder if you have the answer now. In other words, the number of people in Air Canada who are out of scope of the organizations.

Mr. Baldwin: You mean management employees in the company?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Pratte: You mean whether we have fewer management people now or a larger number than we had before?

Mr. Skoberg: Right.

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Skoberg: And the number that you have taken out of scope.

Mr. Pratte: I am sorry, what do you mean by out of scope?

Mr. Skoberg: I thought you might be aware of some of the union terminology, Mr. Pratt. I am sorry. Those who are not covered by the collective bargaining units that may represent them are "out of scope". They are not part of the unit itself.

[Interpretation]

Sans vérifier ce qui s'est produit, je ne pourrais être entièrement sûr si les documents de travail ont été fournis, comme vous le savez, tout résumé se base d'ordinaire sur des graphiques détaillés très nombreux, des brouillons individuels, etc., mais je ne crois pas que ces derniers ont été fournis.

M. Skoberg: Ce que je voudrais savoir c'est si c'est ce même document qui a été présenté aux fonctionnaires supérieurs d'Air Canada, qui a été présenté par les agents du syndicat...

M. Baldwin: Oui, c'est exact, les mêmes renseignements ont été fournis aux deux.

M. Skoberg: Je crois comprendre qu'il n'y a pas si longtemps il y a eu une intégration à North Bay avec Sudbury. Ceci s'est produit vers la fin novembre et on a pris de Telpak de Sudbury et l'on a mis les réservations à nouveau à North Bay. Est-ce exact?

M. Baldwin: Pas autant que je sache. Il me faudrait vérifier cette question, monsieur Skoberg. De Sudbury, ceci est revenu à...

M. Skoberg: Oui, il y a eu une intégration de North Bay à Sudbury à la fin novembre et l'on a pris maintenant cette intégration de Sudbury et on a remis les réservations à nouveau à North Bay. En d'autres termes, le système Telpak que vous indiquez est tout à fait valable.

La dernière fois que vous vous êtes présenté devant nous, il y a un certain nombre de semaines, j'ai posé une question au sujet des personnes qui travaillaient au niveau de la gestion à l'heure actuelle, quant à savoir combien il y en a à Air Canada, comparativement à la situation d'il y a un an ou deux ans. Vous n'aviez pas la réponse alors et je me demande si vous l'avez maintenant. En d'autres termes, quel est le nombre de personnes qui travaillent à Air Canada et qui ne dépendent pas de ces organisations?

M. Baldwin: Vous voulez dire les employés de la gestion de la compagnie?

M. Skoberg: Oui.

M. Pratte: Vous demandez si nous avons moins de personnes qui s'occupent de gestion maintenant ou un plus grand nombre que c'était le cas auparavant?

M. Skoberg: C'est exact.

M. Pratte: Oui.

M. Skoberg: Et le nombre de personnes que vous avez retirées de cette compétence.

M. Pratte: Je m'excuse, que voulez-vous dire par retirées de cette compétence?

M. Skoberg: Je pensais que vous connaissiez la terminologie des syndicats, monsieur Pratte.. Je m'excuse. Ceux qui ne sont pas prévus par les unités de négociations collectives qui pourraient le représenter se trouvent «en dehors» de la compétence de celle-ci. Ils ne font pas partie de l'unité elle-même.

[Texte]

Mr. Pratte: What we have done has resulted in a lesser number of management people. The reorganization that we referred to before has resulted in roughly 150 fewer management people. But I am not aware of any move that has taken place to reduce the number of contract employees by changing the job contents so that some of the jobs that were formerly done by the union people are now being done by management people. I am not aware of anything of that sort having taken place.

Mr. Skoberg: What level of supervisors do you now take out of union supervision? I go back to the scope part covered by collective bargaining.

Mr. Pratte: That has not changed at all, because that is governed by either the certification or the collective labour agreement. The rank and file are covered by the collective labour agreement, but the supervisors or the foremen are not covered by the collective labour agreements. That has not changed.

Mr. Skoberg: I think maybe the annual report—I do not have it in front of me—indicates a difference in numbers of managerial people and the numbers we had two or three years ago, a considerable difference. I do not have the comparison with me right now, but we will have to get that a little later on.

Mr. Pratte: Certainly in 1970 as compared with 1969, there was a small increase in the total number of employees. This is shown in the annual report. On December 31, 1970, we had 17,447 employees—this is on page 11—as compared with 17,138 in December, 1969. At the end of May this year, we had 400 fewer people on the payroll than we had at the end of May a year ago.

Mr. Skoberg: I think it is the proportion between the employees and the managerial level that I am trying to get at, and a breakdown into actual figures year by year. This is the question that I asked here the last time you were before us. We still do not, I think, have an accurate answer on that. You can possibly dig out the actual number.

Mr. Pratte: I will let you have that information, sir.

Mr. Skoberg: In the not too distant past, we noticed that a tape recorder was placed in the Air Canada counter at the airport. Was this done with the sanction of the management at the airport?

Mr. Pratte: The answer is definitely no.

Mr. Skoberg: Does management accept any responsibility in the placing of that tape recorder? What right does anybody in Canada have to go in and place a tape recorder so that the employees can be eavesdropped on?

Mr. Pratte: Personally, I am definitely opposed to that.

Mr. Skoberg: Has Air Canada made official representation to that individual or that body responsible for that action?

[Interprétation]

M. Pratte: Ce que nous avons fait a eu pour conséquence qu'il y a eu un moins grand nombre de personnes occupant ces gestions. La réorganisation dont nous avons parlé auparavant a diminué d'environ 150 du nombre des personnes de la gestion. Mais je n'ai pas entendu parler d'autres mesures pour réduire le nombre des employés à contrat à la suite du changement du compte tenu des emplois en sorte que les emplois qui étaient auparavant remplis par des personnes syndiquées le sont à l'heure actuelle par des personnes de la gestion. Je n'ai pas entendu parler de quelque chose de ce genre.

M. Skoberg: Quel est le niveau des surveillants que vous retirez de la compétence de la surveillance des syndicats? J'en reviens à cette question de l'étendue de la compétence qui est prévue par les négociations collectives.

M. Pratte: Il n'y a eu aucun changement là, car ceci dépend soit de la certification soit de l'accord collectif de la force ouvrière. Tous les travailleurs sont prévus par les accords collectifs mais les surveillants ou les contremaîtres ne sont pas prévus par ces accords. Il n'y a aucun changement là.

M. Skoberg: Je pense que peut-être le rapport annuel—je ne l'ai pas en face de moi—indique qu'il y a une différence au point de vue nombre des personnes qui s'occupent de gestions comparativement à ce que nous avions il y a deux ou trois ans, une grande différence. Je n'ai pas la comparaison ici avec moi mais il nous faudra l'obtenir un peu plus tard.

M. Pratte: Très certainement en 1970 comparativement à 1969, il y a eu une petite augmentation du nombre total des employés. Ceci est indiqué dans le rapport annuel. Le 31 décembre 1970 nous avions 17,447 employés—ceci se trouve à la page 11—comparativement aux 17,138 employés que nous avions en décembre 1969. À la fin de mai de l'année actuelle, nous avions 400 personnes de moins sur la liste de paie comparativement à la fin de mai de l'année passée.

M. Skoberg: Je crois que c'est là la proportion entre les employés et le niveau de la gestion que je cherche à obtenir ainsi que la ventilation en chiffre réel pour chaque année. La question que j'ai posée la dernière fois est que vous aviez comparé ici. Je crois que nous n'avons toujours pas de réponses exactes à ce sujet. Vous pouvez peut-être nous obtenir le chiffre réel.

M. Pratte: Je vous fournirai ce renseignement, monsieur.

M. Skoberg: Il n'y a pas si longtemps, nous avons remarqué qu'une enregistreuse avait été placée au comptoir d'Air Canada à l'aéroport. Est-ce que la gestion avait approuvé ceci à l'aéroport?

M. Pratte: La réponse est très certainement non.

M. Skoberg: Est-ce que la gestion prend sous la responsabilité la présence de cette enregistreuse magnétique? Qui a droit de mettre un tel appareil pour écouter ce que disent les employés?

M. Pratte: Personnellement, j'y suis tout à fait opposé.

M. Skoberg: Est-ce que Air Canada a déposé plaintes auprès de cette personne ou de cet organisme qui est responsable de cette mesure?

[Text]

Mr. Pratte: We told the Commissionaire of Languages—I think that is what his title is—that we were opposed to that, and that this is not a tactic that we were prepared to live with.

Mr. Skoberg: In other words, they never approached the management at the Air Canada terminal before this tape recorder was placed in position.

Mr. Pratte: I would not say that they never approached anyone at the Ottawa terminal or any terminal. But what I am saying is that neither Mr. Baldwin nor anyone of the top management—nor myself—were aware of that. If we had been aware of it, it certainly would never have taken place. Personally, I am opposed to these tactics.

Mr. Skoberg: Are you aware of the fact that yesterday our union bulletin was removed from the union bulletin board by your member of management here in Ottawa?

Mr. Pratte: I am not aware of that, sir.

• 1510

Mr. Skoberg: This is where we get back to communication, of course, and I appreciated your comments before lunch. I think there is a breakdown in communication. There is a breakdown between management and labour right now which is reflecting on the services being offered; it has to reflect on it.

Mr. Pratte: I am quite certain that if there is a breakdown in communication—I cannot speak about the instances you are referring to because I know nothing about them, but I certainly am going to investigate them—it is likely to have a reflection on the kind of service that we are offering. But at the top-management level we are doing everything we can to improve communication and to convince the management and the union that we should have much more open communications than we have had in the past. I am sure you realize this has to be a two-way street.

Mr. Skoberg: This is very true, but it looks like it is becoming a one-way street. I hope that the motion that will be presented shortly will be passed.

Mr. Pratte: I do not know whether it is a one-way street; I can recollect some instances where I have asked the union leader to come and see me and he has turned me down. I am not blaming him, but I do not want to communicate if I want to meet with union leaders.

Mr. Skoberg: Could you tell me why you could not consolidate some of our United States offices first, instead of moving our Canadian offices? I will use an example. Why not move the New York office into Montreal and the Cleveland office into Toronto? We all know that your method of communication has improved, in some cases, but why are we concentrating in Canada and leaving the United States offices open in these particular cases?

[Interpretation]

M. Pratte: Nous avons dit au commissaire aux langues—je crois que c'est la Santé—que nous nous opposions à de telles mesures et que nous n'accepterions pas que cela se produise.

M. Skoberg: En d'autres termes, on a jamais demandé à la gestion au terminus d'Air Canada ce qu'il en était avant que cette enregistreuse ne soit mise.

M. Pratte: Je ne dirais pas qu'on ait jamais demandé à personne au terminus d'Ottawa ou à tous terminus ce qui en était à ce sujet. Mais je dis que ni M. Baldwin ni personne de la gestion supérieure ni moi-même n'avons eu connaissance de ceci. Si nous avions eu connaissance de ceci cela n'aurait pas eu lieu. Personnellement, je m'oppose à ce genre de tactique.

M. Skoberg: Savez-vous que hier le bulletin du syndicat a été retiré du tableau d'affichage des bulletins syndicat par votre membre de la gestion ici à Ottawa?

M. Pratte: Non, je ne le savais pas, monsieur.

M. Skoberg: C'est ici que nous en revenons aux communications, naturellement, et j'ai apprécié vos remarques d'avant-midi. Je crois qu'il y a une brisure des communications, c'est-à-dire qu'il n'y a pas communication entre la gestion et la force de travail à l'heure actuelle ce qui se reflète dans les services qui sont offerts; cela doit se réfléchir là.

M. Pratte: Je suis très certain que s'il y a une coupure dans les communications, je ne puis commenter les exemples que vous me citez car je ne les connais pas, mais je vais très certainement faire enquête à ce sujet; il y a très certainement une répercussion en ce qui concerne le genre de services qui sont offerts. Mais au niveau supérieur de la gestion nous faisons tout ce que nous pouvons pour améliorer les communications et pour convaincre la gestion et le syndicat que nous devrions avoir des communications beaucoup plus libres ouvertes que par le passé. Je suis sûr que vous rendez compte qu'il faut qu'il y ait des communications dans les deux sens.

M. Skoberg: C'est très vrai, mais il semble que ce soit à voie unique. J'espère que la motion qui sera bientôt présentée sera adoptée.

M. Pratte: Je ne sais pas s'il s'agit de communications à sens unique; je puis me souvenir de certains cas où j'ai demandé au chef syndical de venir me voir et il a refusé. Je ne le blâme pas, mais je ne veux pas communiquer si je veux rencontrer les chefs syndicaux.

M. Skoberg: Pouvez-vous me dire pourquoi vous n'avez pas réuni certains de nos bureaux américains tout d'abord, au lieu de déménager nos bureaux canadiens? Je vais vous fournir un exemple: Pourquoi ne pas déplacer le bureau de New York pour le mettre à Montréal et celui de Cleveland à Toronto? Nous savons tous que votre méthode de communications s'est améliorée, dans certains cas, mais pourquoi nous concentrons-nous au Canada et pourquoi laissons-nous les bureaux des États-Unis ouverts dans ces cas particuliers?

[Texte]

Mr. Pratte: Before Mr. Baldwin answers in detail I think it might be useful to the members of the Committee if I told you how this decision was made.

I do feel that we are not really dealing here with the basic issue. Some people might feel that the decision was made only on account of bilingualism—I think we might as well surface the issue—but this is not the case. The decision was made back in October, when we were meeting top management, Mr. Baldwin, the people in Finance, and the Customer Service people—to look at our budget for 1971. I am the one that is responsible for the decision, because at that point we had a budget that was not acceptable in that it showed a tremendous loss. We asked the Customer Service people to find out ways and means to save some money while, at the same time, either improving or not reducing the service. One of the suggestions made was that we should Telpak Ottawa into Montreal, and they provided some numbers that showed us that because we are being financed by the federal government we would save some money and improve efficiency. I can assure you that at that meeting, where the decision was basically made, there was absolutely no reference to bilingualism. It was just a question of straight service plus dollars and cents.

If our function as Air Canada is to provide employment when we do not need employment, to hire people which we do not need, that is entirely another question. But, if that is the case, we should not be asked to compete with corporations that have a different philosophy. So this is how and why the decision was made, and I can assure you that there was absolutely no reference in the discussion at that time, which was some time in October last year, about bilingualism—none whatsoever. It was strictly a question of service. We had complaints about our Ottawa reservation system, we had complaints because of the fact that it took too long to answer the telephone and so on and so forth, and we were faced with a financial problem because of the fact that costs were going up and our revenues and profits were not. We felt that because we are being financed by the federal government, we had to make better use, the best possible use, of the money being provided us by the government. That is why we decided to consolidate. Mind you, we have consolidated before in a number of places but it has never raised the kind of difficulties that we are now facing.

Mr. Skoberg: One last question, Mr. Chairman.

I think we should get back to what the real purpose of Air Canada is all about. I will refer to what you said, I believe, Mr. Pratte, in 1969, that you must produce the kind of profits that would make the company attractive to investors. At the same time, we have the Minister of Finance suggesting that Air Canada is not run for a profit but for social purposes and was not expected to make money. Which way are we going? Are we going to try to deny service to the public and use the philosophy you seemed to explain in 1969?

[Interprétation]

M. Pratte: Avant que M. Baldwin fournisse une réponse détaillée à ceci, je crois qu'il serait utile que les membres du Comité sachent comment cette décision a été prise.

Je crois que nous ne traitons pas réellement ici de la question en cause fondamentale. Certaines personnes peuvent penser que la décision a été prise simplement dans l'optique du bilinguisme, mais ceci n'est pas le cas. La décision a été prise en Octobre dernier, lorsqu'il y a eu réunion de la gestion supérieure, M. Baldwin, avec le personnel des Finances, le personnel du service des clients pour l'examen de notre budget de 1971. Je suis celui qui est responsable de cette décision, car alors nous avions un budget qui n'était pas acceptable car il indiquait une immense perte. Nous avons demandé au personnel du service des clients de trouver des moyens d'économiser puis, en même temps, soit d'améliorer ou de ne pas réduire le service. L'une des propositions qui a été faite c'était que nous transportions Telpak d'Ottawa à Montréal et on nous a fourni des chiffres qui indiquaient que du fait que nous sommes financés par le gouvernement fédéral, nous pourrions économiser de l'argent et améliorer le rendement. Je puis vous assurer que lors de cette réunion, où la décision a été prise fondamentalement, on a jamais parlé du bilinguisme. Il s'agissait simplement d'une question de service et d'une question d'argent.

Si notre rôle à Air Canada est de fournir de l'emploi lorsque nous n'avons pas besoin de ceux-ci, d'embaucher des personnes dont nous n'avons pas besoin, c'est une question tout à fait différente; mais si tel est le cas, on ne devrait nous demander d'entrer en concurrence avec cette société qui ont un principe différent. Voici donc pourquoi et comment la décision a été prise et je puis vous assurer qu'au cours de cette discussion en octobre dernier il n'a pas été question de bilinguisme. Il s'agissait strictement d'une question de services. Nous avons reçu des plaintes au sujet de notre système de réservation d'Ottawa, nous avons reçu des plaintes du fait que l'on prenait trop de temps à répondre au téléphone, etc. puis il se posait un problème financier du fait que les coûts s'accroissaient et que nos revenus et profits ne s'accroissaient pas. Nous avons pensé ceci car nous sommes financés par le gouvernement fédéral, nous devons faire le meilleur usage possible de l'argent qui nous était fourni par le gouvernement. C'est pourquoi nous avons décidé cette intégration. Cependant, nous avons déjà intégré en plusieurs endroits et nous avons jamais eu les difficultés que nous avons maintenant à ce sujet.

M. Skoberg: Une dernière question, monsieur le président.

Je pense que nous devrions en venir à nouveau au rôle exact d'Air Canada dans ce cas. Je me reporterais à ce que vous avez dit, je crois, en 1969, soit que vous devez obtenir ce genre de profit qui permettrait à la société d'être attrayante pour les investisseurs. D'un autre côté, le ministre des finances propose qu'Air Canada ne travaille pas à profit mais ait un objectif social et n'est pas censé faire de l'argent. Donc quelle est la politique? Allons-nous refuser un service au public et utiliser ce principe que vous sembleriez préconiser en 1969?

[Text]

• 1515

Mr. Pratte: I am glad you are raising this issue because I think that this is the crux of a number of matters that we have been discussing. The basic problem in so far as we at the management level are concerned is that we do not know what the mission of Air Canada is. We wish we knew. It is awfully difficult to manage any organization when one does not know what the purpose of the organization is: when you are told on the one hand that the purpose of the organization is to be as profitable as any private corporation and, on the other hand, that you are to provide service at all cost.

The basic problem is for the government to define the role and mission of Air Canada. If that is defined, I am satisfied that we can do the job; but it is not up to us to decide what our role is. We may have ideas, we have made suggestions, but the role of Air Canada should be defined by the government within the parameters of their over-all policy.

Mr. Skoberg: Which interpretation are we going to accept, then, the Finance Minister's or yours?

Mr. Pratte: It is not up to me to define the law. As a Crown corporation we have obligations that are different from those of an ordinary private corporation, but the time has come for the government to define the mission of Air Canada so that they and this Committee can judge whether the management does a good or a poor job. If the management does a poor job as compared with the defined mission and role then the management has to get out and be replaced. But this requires a definition of the role of the corporation which, I submit very respectfully, we do not have at the present time.

Mr. Skoberg: I would just like to make a correction, Mr. Chairman. The bulletin which I referred to a little while ago—it was actually Dorval Airport, in case Mr. Baldwin...

Mr. Pratte: That was yesterday?

Mr. Skoberg: Recently, yes.

Mr. Pratte: We will certainly check on that.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

May I ask the witnesses if the number of seats available on aircraft out of Ottawa was included in the feasibility studies?

Mr. Baldwin: The number of seats would be taken into consideration, yes, but the basic information that is relevant in this connection is the demand for seats as distinct from the number of seats.

Mr. Trudel: That is the purpose of my question because I understand that the points that have been raised had to do with the type of service that we are giving. Do you have now and had you at that time the percentage of usage of the space that was available prior to and after this change that we are talking about now?

[Interpretation]

M. Pratte: Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question en cause car je crois que c'est le nœud de beaucoup de problèmes que nous avons étudiés. Le problème fondamental quant à nous et au niveau de la gestion, c'est que nous ne savons pas quelle est la mission d'Air Canada. Nous voudrions le savoir. Il est très difficile de gérer une organisation lorsque l'on ne connaît pas l'objectif de cette organisation. Lorsque l'on vous dit, d'une part, que le rôle de l'organisation est d'être aussi profitable qu'une entreprise privée et que d'autre part, que l'on vous demande de fournir des services à tout prix.

Le problème fondamental qui se pose pour le gouvernement c'est de définir le rôle et la mission d'Air Canada. Lorsque ceci sera défini, je suis certain que nous pourrions accomplir le travail; mais ce n'est pas à nous de décider quel est notre rôle. Nous pouvons avoir des idées, des propositions, mais le rôle d'Air Canada doit être défini par le gouvernement dans l'optique de sa politique d'ensemble.

M. Skoberg: Quelle est l'interprétation que nous allons accepter alors, celle du ministre des finances ou la vôtre?

M. Pratte: Ce n'est pas à moi de définir la loi. A titre de société de la Couronne, nous avons des obligations qui sont différentes de celles d'une société ordinaire privée, mais il est temps que le gouvernement définisse la mission d'Air Canada afin que lui-même et le présent Comité puissent juger si la gestion fait un bon ou fait du mauvais travail. Si la gestion fait du mauvais travail dans le cadre de cette définition de la mission et du rôle d'Air Canada alors la gestion devra être remplacée. Mais il faut définir le rôle de la Société, que, je le soumets très respectueusement, ne l'est pas à l'heure actuelle.

M. Skoberg: Je voudrais apporter une correction ici, monsieur le président. Le bulletin dont j'ai parlé, il y a peu de temps, ceci s'est produit à l'aéroport de Dorval, au cas où M. Baldwin...

M. Pratte: C'était hier?

M. Skoberg: Très récemment, oui.

M. Pratte: Nous allons très certainement vérifier ceci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Puis-je demander au témoin si l'on avait compris dans cette étude sur les possibilités de réalisation le nombre des sièges disponibles pour les avions partant d'Ottawa.

M. Baldwin: Oui, on a pris certainement en considération le nombre des sièges mais les renseignements fondamentaux à ce sujet ce sont ceux qui concernent la demande pour les sièges à part cette considération du nombre de sièges.

M. Trudel: C'est là l'objectif de ma question car je crois comprendre que les questions soulevées se rapportaient à ce genre de services que nous fournissons. Est-ce que vous aviez à l'époque le pourcentage d'utilisation de l'espace qui était disponible avant et après ce changement dont nous parlons en ce moment?

[Texte]

Mr. Baldwin: The change has not yet been implemented. It is intended for implementation in October, Mr. Trudel.

We do have the percentage of the use of the flight seats out of Ottawa, and this is one of the areas in which we think improvement in service, as the Chairman said, is needed next year. Some of the flights between Montreal and Ottawa are not too bad, though there are one or two flights that are operating with too high a load factor, in our view, to provide good service. But between Ottawa and Toronto, while we have some flights that are not heavily booked, we have certain peak periods when the flights are operating at too high a load factor, which indicates that we need to do more in the way of improved service. This we are planning for next year, but that is a completely separate issue from the question of reservations.

● 1520

Mr. Trudel: How many cities will be involved in this type of change-over across the country?

Mr. Baldwin: There are constant studies going on as to where, in any particular case, an operation of this sort makes sense. There has to be in each case an individual study made of the demand at the two, three or more points involved, the peaking times, the total staff requirements if you consolidate as distinct from remaining separate, the cost of the telephone lines, and so on, so that situations have to be studied on an *ad hoc* basis. What would be a good move in one connection, in one situation, might not be a good move in another connection.

We already have a substantial consolidation of reservations systems in the Maritime Provinces, with Fredericton and Yarmouth consolidated in Saint John.

We have already Quebec based on Montreal—the same as we are now proposing for Ottawa into Montreal.

I am seeking clarification on the North Bay-Sudbury issue because this is something that I am a little puzzled over. We have Tampa consolidated on Miami. We have looked at basing Miami and Tampa both on New York, but in terms of long-line costs this would not appear to be an economic move at the present time.

We have Victoria based on Vancouver. Trois-Rivières is consolidated on Montreal. We have London and Windsor consolidated on Toronto already. We did look at Cleveland in that connection and we will be looking at it again, but at the time we looked at it, the specific study did not indicate that the move would be advantageous. Now a year later it might be, two years later it might be. We have Boston on New York as well.

As I said, this is a matter of continuing study on the part of the airline as to where it makes good sense and where it does not. So there are already a substantial number of cases where this is in existence, and CP Air and all the North American trunk carriers use this system very extensively.

[Interprétation]

M. Baldwin: Ce changement n'a pas encore été mis en application. C'est en octobre qu'il sera appliqué monsieur Trudel.

Nous avons le pourcentage d'utilisation des sièges pour les vols en provenance d'Ottawa et c'est l'un des domaines où nous pensons, comme monsieur le président l'a dit, qu'il faudrait qu'il y ait des améliorations l'an prochain au point de vue service. Certains des vols entre Montréal et Ottawa ne sont pas trop mauvais bien qu'il y ait un ou deux vols qui sont exploités avec un facteur de charge trop élevée à notre avis, pour fournir un bon service. Mais entre Ottawa et Toronto, bien que nous ayons eu certains vols qui n'étaient pas trop pris, il y a certaines périodes de pointe où les vols sont exploités avec un facteur de charge trop élevée ce qui indique que nous devons améliorer le service. Nous préparons ceci pour l'année prochaine, il s'agit là d'une question en cause tout à fait distincte, par rapport à la question des réservations.

M. Trudel: Combien de villes seront impliquées dans ce genre de changement qui se produira dans tout le pays?

M. Baldwin: On étudie continuellement pour savoir où, dans un cas particulier, il est raisonnable de procéder à une opération de ce genre. Dans chaque cas, il faut qu'une étude particulière soit faite au sujet de la demande dans les deux, trois ou dans les plus nombreux endroits impliqués, au sujet des périodes de pointe, au sujet des besoins en personnel dans leur ensemble si vous procédez à une intégration, distincte du reste en particulier, il faut faire une étude du coût des lignes téléphoniques, etc., il faut donc étudier les situations en particulier. Ce qui pourrait être une mesure appropriée dans un cas pourrait très bien ne pas l'être dans un autre.

Nous avons déjà fait une intégration substantielle du système de réservations dans les provinces maritimes, avec Fredericton, et Yarmouth particulièrement avec comme base Saint-Jean.

Nous avons le Québec qui a déjà pour base Montréal—au point de vue système de réservations—c'est la même chose que ce que nous proposons à l'heure actuelle pour Ottawa de l'intégrer à Montréal.

Je cherche à avoir des précisions en ce qui concerne la question en cause pour North Bay-Sudbury car ceci m'étonne un peu. Nous avons le Tampa qui est intégré à Miami. Nous avons songé à donner New York pour base pour Miami et Tampa mais en ce qui concerne les coûts interurbains à longue distance, il ne semble pas que ce soit une mesure économique pour l'instant.

Victoria est basé à Vancouver, Trois-Rivières à Montréal, London et Windsor à Toronto déjà. Nous avons examiné la situation de Cleveland dans ce contexte et nous allons la réexaminer, mais au moment, où nous avons fait l'étude, particulière, il résultait de cette étude que ceci ne serait pas avantageux. Il se peut que dans un an ou dans deux ans ceci soit avantageux. Boston se trouve aussi basé à New York.

Comme je l'ai dit, il s'agit là d'une question qui demande une étude continue de la part des compagnies aériennes pour savoir si ceci est approprié ou non. Il y a déjà un grand nombre de cas où la situation est réglée et CP Air et tous les transporteurs des lignes principales de l'Amérique du Nord utilisent déjà beaucoup ce système.

[Text]

Mr. Trudel: In the cities where this has been totally implemented, in other words where there has been a transfer of facilities to another area, have you had many complaints from the users of the aircraft that this type of service was of no use or detrimental to their well-being?

Mr. Baldwin: No. The answer is rather that we believe that we have given better service. Complaints we do get about reservations systems, yes, because we are never perfect in the telephone answering field, though we do try, but these complaints relate rather to weaknesses in the system itself as distinct from the reduction of service levels resulting from Telpaking of reservations from one city into another.

I cannot say that we have had any complaints that have indicated a deterioration of service as a result of the introduction of consolidated reservation systems.

Mr. Trudel: Following the implementation of this system, have you been able to run on the computers a time factor starting from the telephone call that you receive until completion of your reservation, in preference to the other system you were using before?

Mr. Baldwin: In the cases where it has been introduced we have done post-audits, sometimes with a greater degree of sophistication than others, and have been satisfied that in terms of both time and standard of service we have done better in most cases.

We had some difficulties in one or two of the earlier ones because we were experimenting, but basically, we would not be moving in this direction solely on grounds of economy, though that is important, unless we believed also that we would be providing better and improved service.

Mr. Trudel: If you were to put a percentage on the time saved the consumer, would you be prepared at this time to advance a figure on the time saved—half the time, more, less?

Mr. Baldwin: This is very hard to do because the basic concept of our reservation system has changed with the introduction of ReserVec II just within the last few months, the system which I mentioned earlier where any reservations agent in the system has basically the same data available to him on call upon a TV tube. So I would be a little reluctant, without consulting some of the experts, to offer any percentage formula.

Mr. Trudel: You feel definitely, though, that you are on the right track and that you are improving your over-all service.

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, there is a motion before the Chair and, while we have a quorum, we might just as

[Interpretation]

M. Trudel: Dans villes où ceci a été mis en application, d'une façon totale, en d'autres termes, où il y a eu un transfert des installations vers une autre région, est-ce que les usagers des avions se sont plaints que ce genre de service, dans de nombreux cas était inutile ou désavantageux pour leur bien-être.

M. Baldwin: Non. Au contraire nous pensons avoir donné un meilleur service. Oui, nous avons des plaintes au sujet du système de réservations car nous ne sommes pas toujours totalement parfait en ce qui concerne le domaine du service de réponse téléphonique bien que nous nous efforçons de faire le mieux possible. Mais ces plaintes se rapportent plutôt à des faiblesses du système lui-même qu'aux réductions des niveaux de service résultant du système de réservations Telepacking d'une ville à l'autre.

Je ne crois pas que nous ayons eu des plaintes à l'effet qu'il y aurait eu une détérioration du service à la suite de la mise en application de ces systèmes de réservations intégrées.

M. Trudel: A la suite de la mise en application de ce système unifiée, avez-vous été capables d'alimenter les ordinateurs avec un facteur temps commençant au moment de l'appel téléphonique que vous recevez jusqu'à ce que toutes les réservations soient terminées, plutôt que l'ancien système que vous utilisiez?

M. Baldwin: Dans les cas où ceci a été mis en application, nous avons fait des hausses de vérification, quelques fois plus compliquées dans certains cas, et nous sommes heureux d'avoir trouvé que nous avons rendu un meilleur service dans la plupart des cas.

Nous avons eu quelques difficultés dans un ou deux des cas plus anciens car nous étions en train d'expérimenter le système. Mais, fondamentalement, nous ne lançons pas dans cette direction uniquement pour des questions d'économie, bien que ce soit important, à moins que nous ne pensions aussi que nous fournissons un service amélioré.

M. Trudel: Si vous pouviez nous indiquer un pourcentage au point de vue du temps économisé par le client, pourriez-vous maintenant nous donner un chiffre, s'agirait-il de la moitié du temps ou de plus ou de moins?

M. Baldwin: C'est très difficile à dire car le principe fondamental de notre système de réservations a été modifié lorsque l'on a mis en service le ReserVec II au cours des derniers mois, système dont j'ai parlé précédemment qui permet à tout agent des réservations dans le système d'avoir accès fondamentalement au même donnée grâce à un écran de télévision. Par conséquent, je serais un peu réticent à vous donner des chiffres sans consulter certains des experts, je n'avancerai aucune formule de pourcentage sans l'avis de ces experts.

M. Trudel: Est-ce que vous pensez d'une façon catégorique, que vous êtes sur la bonne voie, et que vous améliorez votre service dans l'ensemble.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, on a présenté une motion au président et je pense que puisque nous avons le quorum,

[Texte]

well put the motion to a vote. I would ask the Clerk to read the motion.

• 1525

Mr. Allmand: Mr. Chairman, who here is a member of the Committee? Mr. Blair says that he is not.

The Clerk: Mr. Stewart is not a member; Mr. Deachman is; Mr. Allmand is not a member; Mr. Marshall is not a member.

An hon. Member: Have you a quorum?

The Chairman: Yes.

The Clerk: We have now.

The Chairman: Would you read the motion?

The Clerk: It is moved by Mr. Deachman that this Committee call the representatives of CALEA to give evidence on the matter of the telescoping of the Ottawa reservation bureau into the Montreal bureau.

Mr. Deachman: May I speak on the motion?

The Chairman: Mr. Deachman.

Mr. Deachman: Throughout this hearing on the two or three days when we have heard Air Canada, the members of the union have been here, and they are very interested in this matter of telescoping—or Telpaking is the technical word, I think—the operation into Montreal. It is a thing that affects their lives and their jobs and so on, and so it is quite a serious matter and one in which I think we would be negligent as a committee if we did not hear what they have to say about it and understand their side of the story.

I listened to one member of the union tell his side of the story and he has some different light to throw on it from those I have heard of the representatives of Air Canada. So I appeal to the Committee that we would be doing less than our job if, at a time like this and in view of what is essentially a quite serious local incident, and one which is being repeated in offices around the country, we did not avail ourselves of this opportunity to hear what they have to say about their side of the story, and we would be better educated as a committee if we listened to that story.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I agree with the intent of the motion, that if these people have grievances, certainly their side of the story should be heard. But I am just wondering when. We have quite a serious time problem right now. If present plans are not changed, the session will adjourn a week from tomorrow. Thursday is a holiday. Of course the committees can meet. Next week I think we may be busy the first couple of days, and I am just wondering when these people would be available to be heard in view of the limited time available to us.

[Interprétation]

nous allons la mettre au vote. Je vais demander au greffier de lire la motion.

M. Allmand: Monsieur le président, qui est membre du Comité ici? M. Blair dit qu'il n'est pas membre du Comité.

Le greffier: M. Stewart n'est pas membre du Comité. M. Deachman est membre du Comité; M. Allmand ne l'est pas; M. Marshall ne l'est pas.

Une voix: Avez-vous un quorum?

Le président: Oui.

Le greffier: Nous l'avons maintenant.

Le président: Voulez-vous nous lire la motion?

Le greffier: M. Deachman propose que le présent Comité demande aux représentants de la CALEA de présenter des témoignages en ce qui concerne la question d'intégrer le Bureau des réservations d'Ottawa à celui de Montréal.

M. Deachman: Puis-je dire quelque chose au sujet de cette motion?

Le président: Monsieur Deachman.

M. Deachman: Au courant de cette audience au cours de laquelle nous avons entendu pendant deux ou trois jours, Air Canada, les membres du syndicat étaient présents, et ils s'intéressaient beaucoup à cette question de télescoper—ou de *telpaking* tel est le mot technique je pense, cette opération pour l'intégrer à Montréal. C'est là une opération qui touche à leur vie et à leurs emplois etc., et par conséquent il s'agit d'une question très sérieuse au sujet de laquelle nous nous montrerions négligents ici au Comité si nous n'entendions pas ce que ces représentants ont à dire à ce sujet et ce qu'ils en pensent.

J'ai entendu un membre du syndicat donner son interprétation de cette question et elle était différente de l'interprétation des représentants d'Air Canada. Par conséquent, je pense que le présent Comité ne ferait pas son travail, à l'heure actuelle du fait aussi que cette question constitue un incident très sérieux sur le plan local, et qui se reproduit dans tous les bureaux du pays, le Comité ne ferait pas son travail si nous ne consentions pas à entendre ce que ces représentants ont à dire de leur côté, et il serait enrichissant pour le Comité de les entendre.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je suis d'accord avec l'intention de la motion soit que si ces gens ont des griefs à présenter, très certainement on devrait les entendre. Mais je me demande quand. Nous n'avons pas beaucoup de temps à notre disposition, à l'heure actuelle. Si on ne change pas le plan que nous avons, la session va s'ajourner d'ici une semaine. Jeudi c'est vacances. Naturellement le Comité peut se réunir la semaine prochaine, je crois que nous serons très occupés pendant les premiers jours et je me demande quand est-ce que ces personnes pourraient se présenter pour être entendues.

[Text]

Mr. Deachman: On a point of order, fortunately half the union members are here in the room. We could hear them this afternoon, give them time to make their statement and maybe have a round of questioning and we would have dealt with the matter.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Pratte, the discussion now between the union and Air Canada I think concerns more the question of the personnel posts that have been changed from Ottawa to Montreal, or something like that, than Air Canada as an entity. Am I right in my thinking?

Mr. Pratte: I think the whole question raises a much more fundamental issue, namely, what is the authority of management and what is the function of management. It is all very well to say that I agree with the members of the Committee that for the people who could be affected, if they do not want to move out of Ottawa, this is serious. On the other hand, we do feel that we have a duty as management to operate the airline as efficiently as possible and as economically as possible so as not to cause the taxpayer too much money.

If this is not our role, and if our role is merely to provide as much employment as possible throughout the country, without adopting modern management techniques that are available to other organizations, then this is quite different. But that basically is the fundamental question at issue—whether as management we can take a decision which in our view involves an improvement in service, an economy of money, and give notice to the union close to a year ahead of time and negotiate with them and discuss with them the terms under which the transfers are going to be made. It is a question whether we are doing well when we do that, or whether because of the fact that a number of people are going to be affected, we cannot do it because we happen to be a Crown corporation. I think that basically this is the issue that we are facing.

• 1530

Mr. Duquet: I agree with that, Mr. Chairman, but the problem now discussed by the union, as Mr. Pratt just mentioned, concerns the transfer of employees. If that is so, it would seem that this is a matter of labour relations rather than administration of Air Canada. In my humble opinion, this should be discussed in the Standing Committee on Labour, Manpower and Immigration rather than the Standing Committee on Transport and Communications. If we discuss this with union labour relations witnesses in the labour committee I do not see why we should hear those witnesses on the matter of the administration of Air Canada. That is why I say that I do not see any reason for having witnesses here this afternoon or any other time when it strictly concerns labour relations. Mr. Pratt made the point that they took this action for management reasons, but this has nothing to do with the union. It is not up to the union to discuss management when labour relations are concerned. That is the point I wanted to make, Mr. Chairman.

[Interpretation]

M. Deachman: J'invoque le Règlement, heureusement la moitié des membres du syndicat sont présents dans la pièce. Nous pourrions les entendre cet après-midi, leur donner le temps de préparer leur déclaration et peut-être nous pourrions avoir une série de questions et nous aurions traité de la question.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur Pratte, je crois que le différend qui existe actuellement entre le syndicat et Air Canada touche plutôt la question des postes de personnel qui ont été changés d'Ottawa à Montréal, ou quelque chose comme cela, que la question de la Société Air Canada dans son ensemble. Ai-je raison de penser ceci?

M. Pratte: Je crois que toute la question soulève une question encore b.en plus fondamentale c'est-à-dire celle de savoir quelle est l'autorité de la gestion et quel est le rôle de la gestion. C'est très bien de dire que l'on est d'accord avec les membres du Comité en ce qui concerne les personnes qui seraient touchées si elles ne veulent pas déménager d'Ottawa, c'est sérieux. D'autre part, nous pensons avoir une responsabilité à titre de gestion d'exploiter la ligne aérienne d'une façon aussi efficace que possible et aussi économique que possible afin de ne pas faire dépenser trop d'argent aux contribuables.

Si tel n'est pas notre rôle, si notre rôle, se borne simplement à fournir autant d'emplois que possible dans tout le pays, sans adopter des techniques modernes de gestion qui sont disponibles pour d'autres organisations, alors la question est tout à fait différente. Mais ceci c'est la question qui est fondamentalement en cause quant à savoir si à titre de directeurs nous pouvons prendre des décisions qui à notre avis apportent une amélioration du service, une économie, et si nous pouvons prévenir le syndicat environ une année d'avance et négocier avec celui-ci les conditions en vertu desquelles ces mutations auront lieu. Il s'agit de savoir si nous agissons bien lorsque nous agissons ainsi, ou si du fait qu'un certain nombre de personnes vont être touchées nous ne pouvons le faire du fait que nous sommes une société de la Couronne. Je crois que fondamentalement c'est la question en cause qui nous est posée.

M. Duquet: Je suis d'accord avec ceci, monsieur le président, mais, comme monsieur Pratte vient de le dire, le syndicat discute à l'heure actuelle du transfert des employés. Par conséquent, il s'agit plutôt des relations du travail que de l'administration d'Air Canada. A mon humble avis, c'est le Comité permanent sur le Travail, la Main-d'œuvre et l'Immigration qui devrait discuter de cette question et non pas le Comité permanent sur les Transports et les Communications. Si le Comité sur le Travail discute avec ces témoins des relations syndicales, je ne vois pas pourquoi nous devrions les entendre également à propos de l'administration d'Air Canada. C'est pourquoi, selon moi, il est inutile de convoquer des témoins pour ne discuter que de relations du travail. Monsieur Pratte a dit que ces mesures avaient été prises pour des raisons administratives, mais cela n'a rien à voir avec le syndicat. Ce n'est pas au syndicat de discuter de l'administration lorsqu'il s'agit des relations de travail. C'est tout ce que je voulais dire monsieur le président.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, in supporting the motion, I think we all probably agree that this Committee should not become a bargaining agent for either the union or management. The simple fact remains that if management cannot manage, they should fire the management. This is why you hire management.

The second point that this Committee has to concern itself with is service to the public. There has been an indication before this Committee, in some of the responses to questions that have been asked, that there is a breakdown in communication. It is not up to us to find out where that breakdown is and how it came about, but it is up to this Committee to find out whether or not the people of Canada are really being serviced. If the representatives of the organization could have a short time before this Committee, there would be absolutely nothing wrong with it. But this Committee cannot become a bargaining force.

As far as referring this issue to the Standing Committee on Labour, Manpower and Immigration is concerned—my friend beside me suggested that we could refer it to the Standing Committee on Health, Welfare and Social Affairs or somewhere else; there is no end to the places you can refer things—we have heard expressions of opinion which have been very well put and it is only right that we should devote some of our time at least to hearing why service to the public is breaking down.

The Chairman: I think we could talk all afternoon on this matter and we would not get any further. We might as well put the question to a vote.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, there is nothing in that motion to say when these people can appear.

The Chairman: No.

As Mr. Deakon said, they could be heard this afternoon if the motion is carried.

Mr. Deachman: It is a very simple matter, Mr. Chairman. In a few minutes we can settle this by listening to what they have to say and putting a few questions. In this way we would be better informed. I cannot see what the trouble is.

Mr. Rock: Are all the witnesses here to whom you wish to ask questions?

Mr. Deachman: I think I see the same gentlemen eagerly sitting around this room. They have been listening for days and days now.

The Chairman: When you start hearing witnesses, Mr. Deachman, you do not know where you will end up.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, although I am a member from Montreal, I support the motion because I feel it is something on which we should hear both sides of the story. To use the old cliché, if management has a good position, then there is nothing to be afraid of in hearing the other side of the story.

I appreciate the difficult position that management is in, but they must also remember that we are in a difficult position. This is a public corporation, we have a responsi-

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président, tout le monde admet sans doute que le Comité ne doit pas jouer un rôle d'agent de négociateurs que ce soit pour le syndicat ou pour la direction. Le fait est que si la direction n'est pas capable de diriger, elle doit être mise à la porte. C'est pourquoi on engage des directeurs.

D'autre part, ce Comité pourrait se préoccuper avant tout du service au public. On a dit déjà de son sous-comité, en réponse aux questions posées, que les communications sont insuffisantes. Ce n'est pas à nous de trouver l'origine de cette insuffisance mais à ce Comité de déterminer si les Canadiens sont desservis comme il le convient. Je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à ce que les représentants de l'Organisation comparaissent rapidement devant ce Comité. Mais il n'est pas question pour nous de jouer un rôle d'agents négociateurs.

Mon collègue vient de proposer que cette question soit confiée au Comité permanent sur le Travail, la Main-d'œuvre et l'Immigration mais je crois que nous pourrions aussi bien la confier au Comité permanent sur la Santé, le Bien-être et les Affaires sociales; les endroits ne manquent pas. Nous avons entendu dire à plusieurs reprises que le service est de moins en moins bon mais je crois qu'il est temps pour nous d'étudier cette question.

Le président: A mon sens, nous pouvons discuter de cela tout l'après-midi sans arriver beaucoup plus loin. Il vaut mieux passer au vote tout de suite.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, il n'est pas question de date dans cette motion.

Le président: Non.

Comme monsieur Deakon nous l'a dit tout à l'heure, on pourrait les faire comparaître cet après-midi si la motion était adoptée.

M. Deachman: C'est une question très simple, monsieur le président. Nous pouvons la régler en quelques minutes, simplement en écoutant ce qu'ils ont à dire et en leur posant quelques questions. Ainsi nous serions mieux informés. Je ne vois pas où réside la difficulté.

M. Rock: Tous les témoins auxquels vous voulez poser des questions sont-ils là?

M. Deachman: Je crois que je vois toujours les mêmes personnes assises dans cette salle. Voici des jours et des jours qu'ils écoutent maintenant.

Le président: Quand on commence à entendre des témoins, monsieur Deachman, on ne sait jamais où ça s'arrête.

M. Allmand: Monsieur le président, bien que je sois député de Montréal, j'appuie cette motion car, à mon avis, nous devons entendre les deux sons de cloche. Si la direction est en bonne posture, elle n'a rien à craindre.

Je me rends compte que la direction se trouve dans une situation délicate mais elle ne doit pas oublier que nous nous trouvons également dans une situation délicate. Il s'agit d'une société publique, nous sommes responsables devant le public et lorsque nous en venons à une question

[Text]

bility to the public, and I think when there is an issue like this that can cause hard feelings between groups in the country and between cities, we should have a proper hearing. I would support Mr. Deakon's motion, although I am not on the Committee and I would hope the Committee would accept it.

I notice that the Committee has scheduled hearings for tonight. It is possible that we may finish with the management this afternoon and then we could hear the union officials tonight. That time has already been set aside for tonight.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

• 1535

Some hon. Members: Question.

The Chairman: Those in favour of Mr. Deakon's motion please raise their hands. Those opposed?

Motion negatived.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Cochrane): Thank you, Mr. Chairman. It is very easy to criticize and there has been a good deal of criticism aimed at Air Canada, particularly during the last few days when they have been before the Committee. I would like to change colour a little bit by offering my congratulations to Messrs. Pratte, and Baldwin, and the management who are here for what I consider to be one of Canada's best corporations. I have travelled all over the world, I have travelled on a number of airlines and I am proud to be a Canadian when I am abroad, to be able to admit that Air Canada is one of Canada's corporations. It is one of the largest airlines in the world, it is considered by people all over the world as being one of the most efficient and I think it is time someone said something in that regard.

I have even travelled with people from the mid-Western United States who purposely took Air Canada to Toronto and drove from there over to Buffalo and other areas around there because they preferred to travel by Air Canada. These are things that speak extremely well for this corporation. Some criticism undoubtedly can always be aimed at anybody but some of the criticism that has come out of this Committee, I think, is not warranted at all, and I think the patience with which you, Mr. Pratte and Mr. Baldwin, have answered questions, is commendable, particularly when people talk about not liking your sandwiches. I think if I were in your place I would tell them to get themselves some knockwurst as they do in Germany.

I understand, Mr. Pratte, that the object of a great international carrier, such as Air Canada, is to become even more international and, therefore, I would assume that the accent would be on international lines, rather than on domestic ones for the future. Could you tell us something about how you intend to expand the international service, if you so intend and if in fact you intend to de-emphasize the domestic service?

Mr. Pratte: I do not think we intend to de-emphasize domestic services, but I think it is quite clear that for many years to come the economics of air transportation are going to be such that it will be easier to make money

[Interpretation]

aussi grave, qui peut opposer des groupes et des villes au sein de notre pays, nous devons attacher à l'affaire l'importance qu'elle mérite. Par conséquent, j'appuie la motion de monsieur Deakon bien que je ne sois pas membre de ce Comité et j'espère que le Comité l'acceptera.

Je vois que le Comité a prévu de se réunir ce soir. Si nous en terminons avec la direction cet après-midi, nous pourrions entendre les représentants syndicaux ce soir. L'heure de ce soir a déjà été décidée.

Le président: Le Comité est-il prêt à passer au vote?

Des voix: Au vote.

Le président: Tout ceux qui appuient la motion de M. Deakon, levez la main. Ceux qui sont contre?

La motion est rejetée.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart (Cochrane): Merci, monsieur le président. Il est très facile de critiquer et on a beaucoup critiqué Air Canada, surtout au cours des derniers jours. Je voudrais changer un peu et féliciter messieurs Pratte et Baldwin, et la direction qui viennent représenter l'une des meilleures sociétés canadiennes. J'ai voyagé dans le monde entier, j'ai voyagé par de nombreuses compagnies aériennes, et je suis fier d'être canadien lorsque je suis à l'étranger, de pouvoir dire qu'Air Canada est une société canadienne. C'est l'une des plus grosses compagnies aériennes du monde et on la considère partout comme une société excellente; je crois qu'il était temps de dire quelque chose à ce propos.

J'ai même voyagé avec des personnes habitant au centre des États-Unis qui prenaient à dessein Air Canada pour se rendre à Toronto et allaient en voiture de là à Buffalo par exemple, parce qu'elles préféraient voyager par Air Canada. Tout cela est excellent pour la société. On peut toujours critiquer quelqu'un mais certaines des critiques qui ont été faites devant ce comité ne sont absolument justifiées et la patience avec laquelle vous, monsieur Pratte et monsieur Baldwin, avez répondu aux questions est très méritoire, surtout lorsqu'on vous dit, par exemple, que vos sandwiches ne sont pas bons. Si j'étais à votre place, je crois que les enverrais au diable.

Je crois, monsieur Pratte, que l'objectif d'un transporteur international comme Air Canada est de se développer à l'échelle internationale et je suppose que l'accent sera mis à l'avenir sur les lignes internationales et non pas sur les lignes intérieures. Pouvez-vous nous expliquer comment vous entendez étendre votre service international et si vous avez l'intention d'amoinrir en quelque sorte le service intérieur?

M. Pratte: Nous n'avons pas du tout l'intention de diminuer nos services intérieurs, mais il est évident qu'au cours des années à venir, la conjoncture économique sera telle pour les transporteurs aériens qu'il ne sera plus

[Texte]

on long hauls than it will to make money on short hauls. Therefore, we do feel that if we are to provide adequate service within Canada at reasonable costs or at a minimum possible cost to the taxpayer, we have to expand internationally. One of the problems facing air transportation today is that the cost of air transportation is relatively cheap on long hauls, but becomes quite expensive on short hauls. If we want to provide good service within Air Canada, we have to expand internationally; otherwise the cost of our services internally will have to go up, whether through fares, through government subsidy or otherwise.

In addition I think if we want to maintain a good organization with improved morale, if we want to attract good employees and good managers we have to go forward. If we provide them with an organization that remains static and stable, then we are not going to be able to attract the kind of people whom we need in order to manage and operate the airline well.

Mr. Stewart (Cochrane): Thank you, Mr. Pratte. Regarding the expansion of the international lines, the Minister made a statement the other day in which he spoke about landing rights in Toronto for a couple of companies. I wonder where we are with regard to the new line, for example, from here to Italy, to the Middle East and the southern part of Africa.

• 1540

Mr. Pratte: Of course, the opening up of Toronto is not something over which Air Canada has any control, it is a matter of government decision. The only thing that I hope is going to be accomplished is that we are going to make a good deal whenever the Toronto airport is opened to additional international air lines. I would not want the Toronto airport to be open to other carriers if Canada as a nation cannot get a good bargaining position and cannot accomplish a good deal with the other country. Basically I am referring to the kind of deal that Canada made with France some years ago when we gave France traffic rights between Chicago and Montreal and in exchange we got traffic rights between Paris and Rome, but because of the Government's international air policy, giving Paris to Air Canada and Rome to CP Air. Canada has never been able to exercise those traffic rights between Paris and Rome. So in effect from a Canadian point of view—I am not referring to Air Canada, CP Air or any particular carrier—that was, if you will pardon the expression, “a bum deal”. We gave them something and we got nothing in return. I hope that when the Toronto airport is open we will have a better deal. Certainly as long as there is a good deal in terms of Canada, Air Canada is not opposed in any way, shape or form to the opening up of the Toronto airport to other international carriers.

Mr. Stewart (Cochrane): Would you say that that opening is imminent in view of what the Minister had to say the other day?

Mr. Pratte: I would say that some international carriers are certainly pressing very hard for the opening up of Toronto, to the point where some international carriers

[Interprétation]

facile de gagner de l'argent sur les long-courriers que sur les petits courriers par conséquent, nous croyons que si nous voulons desservir correctement l'intérieur du Canada, à un coût raisonnable pour les contribuables, nous devons nous étendre sur le plan international. À l'heure actuelle, le coût du transport aérien est relativement faible sur les longs courriers mais devient très élevé sur les petits courriers. Si nous voulons assurer un bon service intérieur, nous devons nous étendre à l'échelle internationale; autrement, le coût de nos services intérieurs augmentera, d'une manière ou d'une autre; soit les tarifs augmenteront, soit que ce sera les subventions gouvernementales.

En outre, si nous voulons garder une bonne organisation, améliorer le moral de nos employés, attirer de bons employés et de bons administrateurs, nous devons aller de l'avant. Si notre organisation reste statique, nous ne pourrions pas attirer les personnes dont nous avons besoin pour administrer correctement la compagnie.

M. Stewart (Cochrane): Merci, monsieur Pratte, le Ministre a fait une déclaration l'autre jour à propos de l'expansion des lignes internationales et a parlé des droits d'atterrissage à Toronto pour quelques compagnies. J'aimerais savoir où nous en sommes en ce qui concerne la nouvelle ligne qui doit desservir l'Italie, le Moyen-Orient et l'Afrique du Sud.

M. Pratte: Naturellement, Air Canada n'a aucun contrôle sur le sort de l'aéroport de Toronto, c'est au gouvernement de prendre une décision dans ce domaine. J'espère simplement que nous ferons une bonne affaire lorsque l'aéroport de Toronto sera ouvert à d'autres compagnies internationales. Je ne veux pas que l'aéroport de Toronto soit ouvert à d'autres transporteurs, si le Canada ne se trouve pas dans une position avantageuse par rapport à l'autre pays. Je pense principalement au genre d'accord qu'a signé le Canada avec la France il y a quelques années; nous avons donné à la France le droit d'assurer le service entre Chicago et Montréal et en échange nous avions le droit de faire un courrier entre Paris et Rome; cependant, en raison de la politique aérienne internationale du gouvernement de donner Paris à Air Canada, et Rome à CP Air, le Canada n'a jamais pu se servir de ses droits de circulation entre Paris et Rome. Par conséquent, je me place là du point de vue strictement canadien—je ne pense ni à Air Canada, ni à CP Air ni à aucun transporteur en particulier—c'était si vous me permettez d'employer cette expression, un marché de dupe. Nous leur avons donné quelque chose et nous n'avons rien reçu. J'espère que nous ferons une meilleure affaire lorsque l'aéroport de Toronto sera ouvert. En tout cas, tant que le Canada se trouve dans une position avantageuse, Air Canada ne s'opposera en aucune façon à ce que l'aéroport de Toronto soit ouvert aux autres transporteurs internationaux.

M. Stewart (Cochrane): Pensez-vous que cette ouverture est éminente étant donné ce qu'a dit le ministre l'autre jour?

M. Pratte: Je crois que certains transporteurs internationaux exercent une pression très forte à ce propos, à un tel point que certains ont refusé d'approuver notre

[Text]

have refused to approve our schedule for this summer, which schedule is supposed to start in early July, and we do not know yet whether we are going to be able to land there with the kind of equipment that we planned to use on that route.

Mr. Stewart (Cochrane): Thank you, Mr. Pratte. Let us now deal with some of the smaller domestic lines. As you know, I come from northern Ontario and transportation is an important thing to us, but we realize that we cannot have full transportation service as they have in the large cities with Air Canada service into Kapuskasing and other such places because of the number of people. However, I understand the Ontario government is now formulating a plan for some of these short runs with short takeoff aircraft to carry a limited number of people, and in order for that to be successful it would have to be able to dovetail with the existing Air Canada routes. Are any negotiations going on in this regard or would you be prepared to discuss these things in order to get an integrated system throughout northern Ontario?

Mr. Pratte: There is no question about it that we cannot provide and I do not think the Canadian public would accept the fact—even if we wanted to—that we could provide all air services in Canada. Having said that, I think it follows as a conclusion that we have to work in co-operation with other air carriers. We are certainly trying to co-operate with what we call third level and regional carriers so that their services are complementary to ours and that in effect they feed some traffic into our service. Of course, there will always be some conflict, mostly because some of the carriers that are flying some regional routes, for instance, have equipment that is really too big for the routes they are serving and because of the fact that they have equipment that is too big they want to really compete with us. I think some kind of solution has to be found whereby some logic will be applied and each carrier knows his proper role. We have no difficulty with some carriers and with others we do have difficulty, but I suppose at some point in time everything is going to be improved. We certainly want to work with the other carriers so that the public generally gets better service. Having said that, it is quite clear that some communities, for instance, just cannot get jet service because it is just not economical to do so. That does not mean to say that they cannot get adequate air services. I think we have to provide some services or some assistance to regional or third-level carriers and we have to be prepared also to talk to them too in terms of integrating their schedule with ours so connections will be better than they are now. I suppose this may be a little difficult to achieve because everyone always wants to become a little bigger. There is glamour in using a jet that does not exist when you are flying a propeller aircraft.

• 1545

Mr. Stewart (Cochrane): Thank you very much.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I hope I will not repeat some of the questions that were asked in one of the Committee meetings at which I was not present. What training do

[Interpretation]

horaire pour cet été, horaire qui est censé commencer au début du mois de juillet et nous ne savons pas si nous serons en mesure d'atterrir là avec le matériel que nous avons l'intention d'utiliser sur ce parcours.

M. Stewart (Cochrane): Merci, monsieur Pratte. J'aimerais maintenant aborder la question des petites lignes intérieures. Comme vous le savez, je viens du Nord de l'Ontario et le problème du transport est très important pour nous; nous nous rendons compte que nous ne pouvons avoir un service aussi bon que celui des grandes villes en raison du nombre d'habitants. Cependant, le gouvernement de l'Ontario établit maintenant un nouveau plan pour ces petits courriers qui seraient effectués par des avions à décollage court transportant un petit nombre de passagers; pour que cette formule réussisse, ces parcours doivent être intégrés aux parcours actuels d'Air Canada. Y a-t-il des négociations en cours à ce propos ou êtes-vous prêt à discuter de cette question afin de mettre sur pied un système intégré dans le Nord de l'Ontario?

M. Pratte: Il est certain que nous ne pouvons pas assumer tous les services aériens au Canada. Ceci dit, la conclusion est évidente, nous devons travailler de concert avec tous les autres transporteurs aériens. Nous essayons de collaborer avec ce que nous appelons les transports du troisième niveau et les transports régionaux de façon à ce que leurs services complètent les nôtres et viennent les alimenter. Naturellement, il y aura toujours des conflits, surtout parce que les transporteurs qui assurent les parcours régionaux, par exemple, ont un matériel trop important pour ces parcours et aussi parce qu'ils veulent nous concurrencer. Il faut, à mon avis, trouver une solution logique afin que chaque transporteur joue un rôle bien défini. Nous n'avons aucune difficulté avec certains transporteurs; avec d'autres, c'est plus compliqué, mais j'espère que nous parviendrons à une amélioration à un certain moment. Nous voulons travailler avec les autres transporteurs de façon à améliorer le service pour le public. Ceci dit, il est clair que certaines localités ne peuvent pas être desservies par des avions à réaction car ce n'est pas rentable. Ceci ne veut pas dire qu'elles ne peuvent pas être desservies convenablement. D'après moi, nous devons aider d'une façon ou d'une autre, les transporteurs régionaux et nous devons leur parler d'intégration. Les correspondants seront donc meilleurs qu'ils ne le sont maintenant. Ceci sera sans doute difficile à réussir car chacun veut accroître son importance. Il y a une certaine gloire à avoir des avions à réaction qui n'existent plus lorsqu'on utilise des avions à hélices.

M. Stewart (Cochrane): Je vous remercie.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, j'espère que je ne reprendrai pas les questions qui ont déjà été posées lors d'une réunion à laquelle je n'assistais pas. J'aimerais

[Texte]

you give your ticket sales people in connection with on-going facilities from certain airports? Are they equipped to tell people what railway traffic is available, what accommodation is available or what bus service is available from all your ticket counters across Canada and in other parts of the world, too?

Mr. Pratte: I do not think we are doing enough of that, sir, frankly, and we have a program going on now with the CNR more particularly which is designed to try to improve the co-operation between the corporations. Hopefully it is going to result in something better along the lines you have just suggested. Certainly in some locations there are people who know quite a bit about other modes of transportation while maybe in other areas they do not know enough, but I do not think I place the blame on them at all. I think it is the function of management to inform the employees what their jobs should be and how they should accomplish them.

Mr. Baldwin: I should say, Mr. Howe, that in most of the larger offices we are organized so that if someone comes in in advance to plan a trip we are able with the tour adviser to help him with most of the types of the information you have requested, and we also do take care of a fair amount of things such as hotel reservations and car reservations. I think basically in supplement of what the Chairman said we feel that there is a need, not only to expand this service to give better service to our clientele, but to expand this service as part of an over-all Canadian travel service that covers not just the transportation, but every other aspect of the traveller's requirements.

Mr. Howe: In view of the applications being presented by the railways of Canada for reduction and removal of service, it is going to be pretty difficult.

Mr. Baldwin: To find other modes of transport. This is not a question that I am really competent to deal with, but we hope that the airline will still be there.

Mr. Pratte: Maybe you should ask the question of Mr. Vaughan in his former capacity.

Mr. Howe: Which hat have you on today, Mr. Vaughan?

An hon. Member: He is wearing the airline hat.

Mr. R. T. Vaughan (Secretary, Air Canada): We did answer that one other time, Mr. Howe, as you know. The statute you passed makes reference to uneconomic services. The purpose, I think, in putting in these applications was so the CTC could assess and rationalize the kind of service they thought was required in various parts of the country. Beyond that perhaps I should not speak today.

Mr. Howe: I might say, Mr. Vaughan, if we had known what was going to happen I doubt if that bill would have ever got past the House of Commons.

Mr. Vaughan: I am not a member, Mr. Howe.

Mr. Howe: Do you have any estimate of the cost—you were talking about the no-shows—of refunding money to people who have bought tickets? Is that quite an expense in your organization?

[Interprétation]

savoir quelle formation vous donnez à vos agents chargés de la vente des tickets aux aéroports? Sont-ils en mesure de renseigner les passagers sur les trains disponibles, sur le logement ou sur les services d'autobus à tous vos comptoirs au Canada et à l'étranger?

M. Pratte: Je crois que nous n'avons pas attaché suffisamment d'importance à cette question. Nous avons établi maintenant un programme avec le CN afin d'améliorer la collaboration entre les sociétés. J'espère que nous constaterons une amélioration très nette. Dans certains endroits, il y a des agents qui sont au courant des autres moyens de transport, mais ce n'est pas le cas partout; cependant, on ne peut les en blâmer. C'est à la direction d'informer les employés et de leur dire comment ils doivent travailler.

M. Baldwin: Je voudrais ajouter, monsieur Howe, que dans la plupart des grands bureaux, nous sommes organisés de telle sorte que si un passager vient nous demander de l'aider pour prévoir un voyage, nous pouvons lui donner les divers renseignements auxquels vous avez fait allusion et nous nous occupons également des réservations hôtelières ou de lui réserver une voiture, par exemple. Nous croyons qu'il est nécessaire non seulement d'améliorer notre service pour nos clients mais aussi de mettre sur pied un service de voyages canadiens qui ne concernerait pas que le transport mais répondrait à toutes les exigences du voyageur.

M. Howe: Maintenant que les Chemins de fer du Canada demandent à réduire et à supprimer certains services, ceci va être assez difficile.

M. Baldwin: De trouver d'autres moyens de transport. Je ne suis pas en mesure de discuter de cette question, mais nous espérons que la compagnie sera encore là.

M. Pratte: Vous devrez peut-être poser la question à M. Vaughan étant donné le poste qu'il occupait auparavant.

M. Howe: Quel poste occupez-vous aujourd'hui, monsieur Vaughan?

Une voix: Celui d'Air Canada.

M. R. T. Vaughan (secrétaire, Air Canada): Nous avons déjà répondu à cela, comme vous le savez, monsieur Howe. Dans la loi que vous avez adoptée, on parle de services non-rentables, je crois que l'on a fait entrer ce système en vigueur pour que la Commission canadienne des transports puisse rationaliser les services dans l'ensemble du pays. Je crois que cela suffit pour aujourd'hui.

M. Howe: Si nous avions su ce qui allait se produire, monsieur Vaughan, je ne crois pas que ce bill aurait été adopté à la Chambre des communes.

M. Vaughan: Je ne suis pas député, monsieur Howe.

M. Howe: Savez-vous à peu près combien vous coûte les défections, les remboursements que vous faites aux passagers qui ont acheté ces tickets? Est-ce que ces frais sont importants?

[Text]

Mr. Earl Orser (Vice-President, Finance, Air Canada): Mr. Chairman, I can say that the accounting for the collection and the refunding of money is a very expensive operation, not just the cash refunds, but, of course, we run a number of credit arrangements. It involves the activity in one place of a couple of hundred people who look after revenue accounting which does not take into account the time of agents and others who are physically making cash refunds. Certainly, as you know, there are arrangements for amendment and exchange of almost all airline paper coupon, but it is complex and we have interline complications that add a great deal.

● 1550

Mr. Howe: I feel that you are very good at refunding: I have never heard of anybody not getting their money back. But it must run into quite an item, yearly, this refunding of money.

In connection with Malton Airport, a few weeks ago we heard some flack about the fact that some of the traffic controllers were disturbed because, at certain times of the day, there were lanes that had to be shut down because of the complaints of the people in the area. Have you had any reaction to that among your pilots and people who are flying into Toronto?

Mr. Baldwin: Not directly, Mr. Howe. We are aware of the situation, of course, and within the airline, we do our best to maintain what we call the preferential runway, used to avoid the high noise factor runways over built-up areas. But basically this is a problem that rests the Ministry of Transport. We are well aware of it and they have talked to us about it, but I do not think I have any specific comment to offer. We have had no specific complaints addressed to the airline per se in this regard.

Mr. Howe: I have a specific comment to offer. I think they should build that second airport and get it away from that highly-developed area.

I notice your air freight has increased. How do you go about this business of getting air freight? Do you have salesmen in particular areas or do you send brochures out to certain manufacturers and people whom you think might be interested? How do you go about this?

Mr. Baldwin: With a combination of the usual merchandising techniques: marketing plans that are developed, public advertising, preparation of brochures, salesmen who operate out of principal cargo districts and special plans that are developed to serve special customers.

I am not sure whether reference was made to this in the annual report but one of the most rapidly growing east-bound items we have—and this helps us because we have far more west-bound cargo than we have east-bound—is the Japanese sea-air traffic which comes by sea into Vancouver and which we move by air either into Eastern Canada or to Europe. This was a straight sales effort worked out in co-operation with the Japanese exporters. We do the same with Xerox in Cleveland or with IBM in Toronto, and what-have-you.

This is a more customized business than the passenger business because you aim at an individual, large customer, normally.

[Interpretation]

M. Earl Orser (Vice-président, Finance, Air Canada): Ces remboursements nous reviennent effectivement très chers; il n'y a pas que les remboursements en espèce, mais aussi toutes les facilités de crédit. Il faut pour cela, environ 200 personnes qui s'occupent de la comptabilité et je ne tiens pas compte des divers agents qui font les remboursements en espèce. Comme vous le savez, on peut modifier et échanger presque tous les coupons, mais c'est une question très complexe et nous nous heurtons à de nombreuses difficultés lorsque plusieurs compagnies entrent en jeu.

M. Howe: Je sais qu'Air Canada vous rembourse sans aucune difficulté; je n'ai jamais entendu dire que quelqu'un n'avait pas été remboursé. Mais je suppose que ce remboursement vous revient cher chaque année.

Nous avons entendu dire il y a quelques semaines que certains des contrôleurs étaient gênés, à l'aéroport de Malton, parce que certaines pistes devaient être fermées à certaines heures du jour, les habitants de la région s'étant plaints. Comment ont réagi à cela vos pilotes et les passagers qui se rendent à Toronto?

M. Baldwin: Nous ne savons pas exactement, monsieur Howe, naturellement, nous sommes au courant de la situation et nous faisons de notre mieux pour garder ce que nous appelons la piste préférentielle, dont on se sert pour éviter de faire trop de bruit au-dessus des zones habitées. Ce problème relève plutôt du ministère des Transports. Nous en sommes conscients et on nous en a parlé, mais je n'ai pas de remarques particulières à faire à ce propos. Nous n'avons reçu aucune plainte directe.

M. Howe: Je voudrais faire une remarque particulière. On devrait construire ce second aéroport et l'éloigner de la région habitée.

Je vois que notre volume de fret aérien a augmenté. Où en êtes-vous dans ce domaine? Il y a-t-il des vendeurs dans des secteurs donnés ou bien envoyez-vous des brochures aux fabricants et aux personnes qui peuvent être intéressées? Comment procédez-vous?

M. Baldwin: Nous utilisons les diverses techniques existants dans ce domaine, nous établissons des plans de commercialisation, nous faisons de la publicité, nous préparons des brochures, nous envoyons des vendeurs dans les secteurs les plus importants et nous établissons des régimes spéciaux pour des clients particuliers.

Je ne sais pas si on fait allusion à cela dans le rapport annuel mais notre transport vers l'est s'est accru très rapidement ces derniers temps, ce qui nous aide considérablement car nous faisons beaucoup plus de transport de fret vers l'ouest que vers l'est, grâce aux produits japonais qui arrivent par mer à Vancouver et que nous transportons par avion soit dans l'est du Canada soit en Europe. Ceci a été réussi grâce à la collaboration des exportateurs japonais. Nous faisons la même chose avec Xerox à Cleveland ou avec IBM à Toronto, etc.

C'est un service beaucoup plus individualisé que le service de passagers car il s'adresse, généralement, à un seul gros client.

[Texte]

Mr. Howe: What type of products is brought in by Japan in this program?

Mr. Baldwin: I am not sure that I am an expert on this, but quite a large variety of small-density, high-value items: electronic supplies and parts, a certain number of automobile parts going to Europe, things of this sort.

Mr. Howe: That last remark is rather interesting. We are a bridge to Europe?

Mr. Baldwin: Yes, we are a bridge to Europe on a large scale for Japanese goods.

Mr. Howe: Do you have many planes that carry freight alone?

Mr. Baldwin: We have four all-cargo aircraft—three DC-8s and one Vanguard—and three DC-8s, which we call CY, which are a combination aircraft: there is no first-class passenger accommodation in it, only economy-class passenger, and the first-class space is given over entirely to cargo.

Mr. Howe: I notice the remark here about freight pallet interchange. What is the inference there?

Mr. Baldwin: This is an arrangement with another shipper, preferably an airline though not necessarily—it could be a trucking company—but primarily airlines, where, for example, an airline that has a connection point with us, such as Braniff in Chicago, might build up a pallet of cargo at some point in the southwestern United States that is destined for London, England. They would bring it to Chicago where it would go on to one of their cargo aircraft, it would then be transferred to one of our cargo aircraft and would end up in London, England, or Frankfurt or Montreal, as the case might be.

Mr. Howe: Do you ever see the time coming when you will be carrying these—what do they call them—containers? Or are you containerizing now?

Mr. Baldwin: The baggage on the 747, as well as the cargo, is containerized. These are special containers: they are not the standard, large truck-trailer, railway type; but it is containerized already.

• 1555

Mr. Howe: I have one further question, Mr. Chairman. Have you sold some of your Viscounts and Vanguards?

Mr. Baldwin: Yes, or put them up against the fences because time has run out and they are really not worth much more than scrap now. But we have retired a number of Vanguards and Viscounts.

Mr. Howe: Where did you sell the ones that you did sell?

Mr. Baldwin: The Vanguards that we have sold primarily were sold through a British intermediary company called Air Holdings. I am not sure where they have ended up ultimately but some, I believe, are being used on cargo work either in the Iberian peninsula or Africa. I could not give you a specific answer on Viscounts because I do not think we have sold Viscounts recently that have gone into commercial service.

[Interprétation]

M. Howe: Que sont les produits en provenance du Japon que vous transportez?

M. Baldwin: Je ne suis pas expert dans ce domaine mais je crois qu'il s'agit de petits objets de grandes valeurs: des pièces électroniques, des pièces d'automobile, destinées à l'Europe, etc.

M. Howe: Cette dernière remarque est très intéressante. Nous faisons un pont vers l'Europe?

M. Baldwin: Oui, et ce à grande échelle pour les produits japonais.

M. Howe: Il y a-t-il beaucoup d'avions qui ne font que du transport de fret?

M. Baldwin: Nous avons quatre cargos, trois DC 8 et un Vanguard et trois DC 8, que nous appelons CY, qui sont des avions combinés; il n'y a pas de premières classes, seulement la classe touriste et l'espace de première classe sert uniquement à la cargaison.

M. Howe: Vous avez parlé d'échanges de palettes. Que se passe-t-il dans ce domaine?

M. Baldwin: Il s'agit d'un accord conclu avec un autre transporteur, généralement une compagnie aérienne, bien que se puisse être une compagnie de transport par camion, selon lequel, une compagnie qui a un point de correspondance avec la nôtre, comme la Braniff à Chicago, peut constituer dans le sud-ouest des États-Unis une cargaison qui doit aller à Londres, en Angleterre. Elle serait transportée à Chicago à bord de l'un de leur cargo, puis transférée à bord de l'un de nos cargos et arriverait à Londres ou à Francfort, selon le cas.

M. Howe: Pensez-vous que vous viendrez aux containers? Ou bien utilisez-vous les containers dès maintenant?

M. Baldwin: A bord des avions 747, les bagages, tout comme la cargaison, se trouvent dans des containers. Ce sont des containers spéciaux: il ne s'agit pas des grands containers utilisés par les compagnies ferroviaires.

M. Howe: Je voudrais encore poser une question monsieur le président. Avez-vous vendu certains des Viscounts et des Vanguards?

M. Baldwin: Oui. Quelquefois, nous les avons simplement abandonnés car nous n'avions pas le temps nécessaires. Je ne sais pas ce qu'on en fait maintenant mais nous avons retiré du service plusieurs Vanguards et Viscounts.

M. Howe: Où avez-vous vendu les derniers que vous avez vendus?

M. Baldwin: Nous avons vendu certains Vanguards par l'intermédiaire d'une société britannique appelée la Air Holdings. Je ne sais pas ce qu'on en fait maintenant mais je crois que l'on s'en sert pour transporter du fret, soit dans la Péninsule Ibérique soit en Afrique. Je ne peux pas vous donner de réponse précise en ce qui concerne les Viscounts parce que nous n'en avons vendu aucun dernièrement pour être utilisé à des fins commerciales.

[Text]

Mr. Howe: You do not turn any of them over to Crown Assets?

Mr. Baldwin: No. We dispose of these directly.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to ask some questions arising out of my original line of questioning back on May 20. In reply to a question, Mr. Pratte indicated that the rationale is that Telpaking, Ottawa to Montreal, so far as we are concerned, will result in better service to Ottawa and substantial savings to Air Canada. I would like to have an explanation of that. First of all, how, in your opinion, Mr. Pratte, will it result in better service, since you are going to automate what is now a personalized service.

The Chairman: There was a line of questioning just before dinner, Mr. McGrath, on this matter.

Mr. McGrath: If it already has been asked, Mr. Chairman, I stand corrected, and I can read it in the record. Perhaps the other part of my question has not been, and I do not think you have a right to anticipate it. What is the amount of the savings that will be effected by the consolidation?

Mr. Pratte: I think that was answered by Mr. Baldwin a few minutes ago. I think he said that there would be a savings of \$750,000 for five years.

Mr. McGrath: I beg your pardon?

Mr. Baldwin: It is something over \$700,000 for five years.

Mr. McGrath: For this operation here?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. McGrath: And you have already answered the question with respect to providing better service. Is this the first case of Telpaking of a service outside any province? In other words, we are now talking about moving the Ottawa operation into another province.

Mr. Baldwin: No.

Mr. McGrath: There is another one?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. McGrath: Where?

Mr. Baldwin: Yarmouth into Saint John, New Brunswick, is one example.

Mr. McGrath: I hardly think that is a very good comparison, Mr. Baldwin. Even I know that Yarmouth is a very low traffic area. That is the only one?

Mr. Baldwin: That is the only one that I believe crosses a provincial boundary. We have some that cross inter-state boundaries in the United States.

Mr. McGrath: You could put the minds of an awful lot of us at ease by telling us into what other areas you plan introducing this service.

Mr. Baldwin: This is a matter where no definitive plan can be announced a long time in advance because this is

[Interpretation]

M. Howe: Vous ne les convertissez pas en biens de la Couronne?

M. Baldwin: Non, nous en disposons immédiatement.

M. McGrath: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions liées au sujet que j'avais abordé le 20 mai. En réponse à une de mes questions, M. Pratt avait dit que le transfert de personnel qui doit être effectué entre Ottawa et Montréal permettrait d'améliorer le service à Ottawa et à Air Canada de faire des économies considérables. J'aimerais avoir une explication. Tout d'abord, comment selon vous, le service va-t-il être amélioré puisque l'on va en fait automatisé un service qui est maintenant personnalisé.

Le président: On a discuté de cela juste avant le déjeuner, monsieur McGrath.

M. McGrath: Vous faites bien de me corriger, monsieur le président car je pourrai lire cela au compte rendu. Mais l'autre partie de ma question n'a peut-être pas encore été posée, vous ne pouvez pas anticiper. A combien se monteront les économies faites par Air Canada?

M. Pratte: M. Baldwin a répondu à cela il y a quelques minutes. Il a dit que les économies se monteraient à environ \$750,000 sur cinq ans.

M. McGrath: Pardon.

M. Baldwin: De l'ordre de \$750,000 pour cinq ans.

M. McGrath: Uniquement pour cela?

M. Baldwin: Oui.

M. McGrath: Vous avez déjà répondu à la question portant sur l'amélioration du service. Est-ce la première fois que l'on va prendre de telle mesure d'une province à l'autre. En d'autres termes, nous allons maintenant transférer le bureau d'Ottawa dans une autre province.

M. Baldwin: Non.

M. McGrath: Il y a un autre cas?

M. Baldwin: Oui.

M. McGrath: Où?

M. Baldwin: De Yarmouth à Saint Jean, Nouveau-Brunswick, par exemple.

M. McGrath: Je ne crois pas que la comparaison soit très bonne monsieur Baldwin. Même moi je sais que le trafic est très réduit dans la région de Yarmouth. Est-ce le seul cas?

M. Baldwin: Oui je crois que c'est le seul cas où l'on ait traversé une frontière provinciale. Ceci s'est déjà produit aux États-Unis.

M. McGrath: Vous rassureriez nombre d'entre nous en nous disant où vous avez l'intention de faire la même chose.

M. Baldwin: Il est impossible dans ce domaine, d'annoncer à l'avance un plan bien défini car il faut faire des

[Texte]

a matter of continuing study and when a specific case arises that justifies that action then we would develop a plan, as we did in the case of Ottawa. But it is impossible to give a specific forecast, Mr. McGrath, in this regard.

Mr. McGrath: Perhaps I can redirect the question in more specific terms. Do you intend, for example, to consolidate the Atlantic region into a Telpak system out of Halifax?

Mr. Baldwin: There have been some current studies within the Atlantic provinces but up to the present time they have not indicated that we should proceed further with anything specific in the Atlantic provinces at this stage. It might come at a later stage, depending on traffic growth and our future operations there. One of the problems is that the Telpak system per se does not exist in The Maritime Tel, and Tel.

Mr. McGrath: Do you plan in the immediate future to do any integration, Telpakingwise, out of the Halifax office with respect to Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island?

Mr. Baldwin: I am not aware of any recommendations that are likely to be coming forward on this to management in the immediate future although, as I said earlier, there is a standing continuing investigation by customer service in regard to these and each year they make the recommendations they see fit. But I am not aware of any further recommendations that are expected in the immediate future.

Mr. McGrath: Then can you give me the assurance that we do not have to worry about this for the next year or so in the Atlantic provinces?

Mr. Baldwin: Certainly nothing this year.

Mr. McGrath: That only leaves us six months. Are we talking about fiscal or calendar?

• 1600

Mr. Baldwin: Certainly nothing this year.

Mr. McGrath: That only leaves us—what? Six months? Are we talking about fiscal or calendar year?

Mr. Baldwin: I am sorry, I did not quite catch the question, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Do you mean for the balance of this calendar year or for the balance of this fiscal year?

Mr. Baldwin: I think I would be quite safe in saying the balance of this fiscal year because I am not aware of any studies that have advanced to a point that would indicate that there would be any recommendation coming to management within that time phase.

Mr. McGrath: That may appear to be a frivolous question but it is not, because, Mr. Pratte, a number of employees of this system, certainly in my own area of the country, are concerned lest what happened here in Ottawa will be happening to them. I want to be able to give them some assurance that there are no immediate plans.

[Interprétation]

études permanentes et nous attendons que les circonstances justifient cette décision, comme nous l'avons fait en ce qui concerne Ottawa. Il est impossible de vous donner des prévisions précises, monsieur McGrath.

M. McGrath: Je pourrais peut-être poser ma question d'une façon plus précise. Avez-vous l'intention, par exemple, de réunir la région atlantique à Halifax?

M. Baldwin: Des études sont en cours dans les provinces atlantiques mais jusqu'à présent, rien n'indique que nous devrions prendre des mesures en ce sens dans cette région. Ceci viendra peut-être plus tard, selon l'accroissement de trafic dans ce secteur. Le problème est que le système Telpak n'existe pas dans le tel et tel des Maritimes.

M. McGrath: Avez-vous l'intention, dans l'avenir immédiat, de faire une intégration de ce genre, au bureau de Halifax, pour la Nouvelle Écosse et le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince Édouard?

M. Baldwin: Je ne pense pas que nous recevions des recommandations en ce sens à l'avenir immédiat; comme je l'ai dit tout à l'heure, le service clientèle fait une étude à ce propos et chaque année fait les recommandations qu'il juge nécessaires. Mais pour l'instant, nous n'attendons aucune recommandation de ce genre.

M. McGrath: Par conséquent, nous n'avons aucun souci à nous faire pour l'année à venir dans les provinces atlantiques? Pouvez-vous me l'assurer?

M. Baldwin: Certainement pas cette année.

M. McGrath: Ceci ne nous laisse que six mois. S'agit-il d'année calendrier ou d'année financière?

M. Baldwin: Certainement rien cette année.

M. McGrath: Cela nous laisse combien de temps? Six mois? Et est-ce que nous parlons de l'année budgétaire ou de l'année civile?

M. Baldwin: Excusez-moi, je n'ai pas entendu la question monsieur McGrath.

M. McGrath: Est-ce que vous voulez dire le reste de cette année civile ou le reste de cette année budgétaire?

M. Baldwin: Je pense qu'il faudrait mieux parler du reste de cette année budgétaire, parce que je ne pense pas que les études soient avancées d'une façon qui nous fasse penser que des recommandations seront faites à l'administration dans ce laps de temps.

M. McGrath: Cette question peut sembler superficielle, mais elle ne l'est pas, parce que M. Pratte a un certain nombre d'employés de ce système, dont certains appartiennent aux régions de ce pays qui le concerne ont peur que ce qui s'est produit ici à Ottawa ne se produise pour eux. Je voudrais avoir la possibilité de les rassurer et leur dire qu'il n'existe pas de plan immédiat.

[Text]

Mr. Pratte: There is absolutely no immediate plan to Telpak any city in the Maritimes into another city at the present time. I am not aware of it.

Mr. Baldwin: No, neither am I.

Mr. Pratte: There is no study going on.

Mr. Baldwin: There was a study made with which indicated that it should not be done at this stage.

Mr. McGrath: Related to this Telpak subject is the subject of bilingualism within the system. Do you intend to make the Ottawa operation totally bilingual?

Mr. Pratte: I suppose I have to answer the question in all fairness to the president. I suppose it depends what you mean by totally bilingual.

Mr. McGrath: I am going on the basis of the examination of the questions that I put to Mr. Pratte before—there were qualified answers, you know. Then there is this suggestion that the whole subject is under review at the presidential level and that you expect to have this review of the bilingual aspect of the service end of the system finalized early in 1971. Well, this is early in 1971, and we would like to...

Mr. Pratte: Let me answer you, if I may, by telling you very frankly what my views are about bilingualism.

To me, bilingualism is not a matter of principle, especially at Air Canada which is a commercial corporation. If we want to do business, if we want to be as efficient and as profitable as we can be, we have to cater to our clients in the language in which they want to talk to us.

We would not think of our going to Frankfurt, Germany, and having people there at the counter or on the telephone answering service, who cannot speak German. In the same way, if we have a substantial proportion of the population that want to speak to us in French, from a commercial point of view, and only from that point of view, we have to be able to talk to them and discuss their problems with them in French. That is the criteria that I want to apply to Air Canada.

In addition, I feel that nobody loses any value by learning another language. I may be coming on a little more philosophical than I should but we are spending, generally, quite a bit of money in improving communications, in terms of flying faster from one point to another, but what good is it if you cannot speak the language of the people you are going to visit? We would all be better citizens of Canada—citizens of the world for that matter—if we could speak three, four or five languages.

Believe me, this is not a matter of principle and I do not think I am prejudiced one way or the other. But I feel that, since we happen to have French-speaking Canadians and English-speaking Canadians, as a Crown corporation we should attempt to cater to our clients in the language of their choice, just as, when we go to Russia, we send people to Russia that speak Russian; and if we go to Germany, we send people to Germany that speak German.

I just do not know why the language issue is becoming such an emotional question. As a matter of fact, we

[Interpretation]

M. Pratte: A l'heure actuelle aucun plan ne prévoit de relier une ville des maritimes à une autre ville. Je n'en connais aucun.

M. Baldwin: Non, moi non plus.

M. Pratte: Aucune étude, n'a été entreprise là-dessus à ce sujet.

M. Baldwin: Une étude a été faite qui recommandait de ne pas le faire après de stade.

M. McGrath: La question du bilinguisme dans le système est liée à cette question du Telpak. Avez-vous l'intention de faire du secteur d'Ottawa un secteur totalement bilingue?

M. Pratte: Je veux répondre à cette question en toute justice pour le président. Il me semble que cela dépend de ce que vous entendez par totalement bilingue.

M. McGrath: Je me base sur l'examen des questions que j'ai posées à M. Pratte auparavant. Ces réponses étaient extrêmement pertinentes, vous savez. Il paraît que toute cette question est étudiée au niveau présidentiel, et que vous espérez entreprendre cette révision de l'aspect bilingue du service à la fin de la mise en œuvre du système au début de 1971. Nous sommes au début de 1971, et je voudrais...

M. Pratte: Je vous répondrai, en vous disant très franchement ce que je pense du bilinguisme.

Pour moi, le bilinguisme n'est pas une question de principe, en particulier à Air Canada qui est une organisation commerciale. Si nous voulons faire des affaires, si nous voulons être aussi efficace ou aussi rentable que nous le pouvons, nous devons servir nos clients dans la langue qu'ils préfèrent.

Nous avons des services à Francfort, Allemagne où il ne nous viendrait pas à l'idée de placer au comptoir ou au service téléphonique des gens qui ne parlent pas la langue. De la même manière, puisque une grande partie de la population désire nous parler en français, d'un point de vue commercial, et de ce point de vue seulement nous devons être capables de leur répondre et de discuter de leurs problèmes en français. C'est là le critère que je veux appliquer à Air Canada.

De plus, il me semble que l'on a rien à perdre, en apprenant une autre langue. Sans vouloir entrer dans des considérations philosophiques, je dirais que nous dépensons généralement, de grandes sommes d'argent pour l'amélioration des communications, nous essayons de voler le plus rapidement possible d'un point à un autre, mais à quoi cela sert-il si nous sommes incapables de parler la langue des gens que nous visitons? Nous serions tous de meilleurs citoyens du Canada, et même des citoyens du monde, si nous pouvions parler trois, quatre ou cinq langues.

Croyez-moi, ce n'est pas une question de principe, et je ne pense pas avoir de préjugé d'une façon ou d'une autre. Mais il me semble, que puisque nous avons des Canadiens d'expression française et des Canadiens d'expression anglaise, en temps que corporation nous devrions essayer de servir nos clients dans la langue de leur choix, de la même façon, que lorsque nous allons en Russie, nous envoyons là-bas des gens qui parlent le russe; et quand

[Texte]

have reached a point in some parts of the country where we pride ourselves, on the fact that we can speak only one language, which I think is just too bad.

We at Air Canada have a tremendous potential because we have a bilingual country: we have something that some of the American carriers do not have and will never have. We can go to French Africa, for instance, and can speak the language of the place we are going to; we can go to France and we can speak their language. It is much more difficult for American carriers to do that. I think we should take advantage of that situation as opposed to crying over the small problems that it can create. That is my personal belief.

• 1605

Mr. McGrath: I do not think, Mr. Pratte, that anybody in this Committee or anybody in the country will quarrel with that. I merely based my question on concern for what this policy is doing to morale within this Crown corporation, what it does to the merit system within the Crown corporations and what it does to my constituents who speak only one language. They do not have the same chance as other people in other parts of the country. That is my point.

Mr. Pratte: I think you are quite right. We are concerned about that and that is why we are offering language courses to the people. No one has ever been denied a promotion because he does not speak the language and no one will, provided that in certain positions he is prepared to learn it. Now of course, if we have to appoint a manager in Paris and we have several individuals who, from a technical point of view, are equally competent but one is trilingual and the others only unilingual, I suppose it is better to appoint the one who is trilingual. But we have language courses. The problem is that the planning has not been done as well as it should. What we want to achieve in the future is to pinpoint individuals with great potential in terms of future within the corporation and ask them to learn another language, whether it be French, German, Russian, whatever it may be, so as to improve their capabilities and their potential within the corporation.

The Chairman: Mr. McGrath, would you allow Mr. Trudel a supplementary question?

Mr. McGrath: Certainly. I do not always agree with Mr. Trudel but he is a good friend.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Jim. Mr. Chairman, Mr. Pratte mentioned the fact that Air Canada has certain facilities when going over to other countries and he mentioned France. As you know, Mr. Pratte, they will be building a second international airport in France. I was wondering if you are familiar with the number of languages that will be used at that airport.

[Interprétation]

nous allons en Allemagne, nous envoyons des gens qui parlent l'allemand.

Je ne comprends pas pourquoi la question du langage devient à ce point possible. En fait, nous en sommes arrivés au point que dans certaines régions du pays nous sommes fiers de ne parler qu'une seule langue. Je pense que c'est très regrettable.

A Air Canada, nous avons un énorme potentiel parce que nous sommes un pays bilingue: nous possédons quelque chose que certains transporteurs américains ne possèdent pas et ne posséderont jamais. Nous pouvons aller en Afrique française, par exemple, et nous pouvons parler la langue du pays où nous allons. Nous pouvons aller en France et nous pouvons parler leur langue. Il est beaucoup plus difficile pour les transporteurs américains de le faire. Je pense que nous devrions profiter de cette situation au lieu de nous lamenter sur les petits problèmes qu'elle peut créer. C'est ma conviction personnelle.

M. McGrath: Je ne pense pas, monsieur Pratte, que quiconque dans ce Comité ou dans le pays puisse s'élever contre ce point de vue. J'étais simplement inquiet des effets moraux de cette politique à l'intérieur de cette corporation de la Couronne, de ses effets sur le système du mérite à l'intérieur des corporations de la Couronne et de ses effets sur mes électeurs qui ne parlent qu'une seule langue. Ils n'ont pas la même chance que les autres dans d'autres régions du pays. C'est ce que je voulais dire.

M. Pratte: Je pense que vous avez raison. Nous nous préoccupons de cela, et c'est la raison pour laquelle nous offrons des cours de langues. On n'a jamais refusé à personne une promotion parce qu'il ne parle pas la langue et cela ne se produira pas, à condition que dans certains emplois, il soit prêt à l'apprendre. Évidemment, si nous devons nommer un gérant à Paris, et si nous sommes en présence de plusieurs candidats qui du point de vue technique sont également compétents, si l'un d'entre eux est trilingue et les autres unilingues, je pense qu'il est préférable de nommer celui qui est trilingue. Mais nous avons des cours de langues. Le problème est que la planification n'a pas été faite aussi bien qu'elle aurait dû l'être. Ce que nous nous proposons de faire dorénavant, c'est de choisir les individus qui ont un grand avenir à l'intérieur de la corporation, et de leur demander d'apprendre une autre langue, que ce soit le français, l'allemand, le russe, ou toute autre langue, de façon à améliorer leurs capacités et leurs possibilités à l'intérieur de la corporation.

Le président: Monsieur McGrath, permettez-vous à M. Trudel de poser une question supplémentaire?

M. McGrath: Certainement, monsieur Trudel; je ne suis pas toujours d'accord avec lui, mais c'est un bon ami.

M. Trudel: Merci, monsieur le président, et merci, Jim. Monsieur le président, M. Pratte a parlé du fait qu'Air Canada a certains avantages quand il se rend dans d'autres pays, et il a mentionné la France. Comme vous le savez, monsieur Pratte, un second aéroport international est en construction en France. Je me demande si vous connaissez le nombre de langues qui seront utilisées à cet aéroport.

[Text]

Mr. Pratte: I know there will be several languages used. I think it is five or seven. As a matter of fact, if you travel on BEA between London and Paris, everybody is at least bilingual. I am told that Air France does not hire stewardesses unless they are bilingual. The same thing applies in BOAC for some of their flights. You travel Lufthansa between Paris and Frankfurt and all the cabin staff are at least bilingual and some of them are trilingual. I think the number of languages at the new d'Orsay Airport in Paris is five or seven. I am not too sure whether it is five or seven.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: I have a supplementary.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pratte, you mentioned the language courses. I wonder if you have had a chance to assess their effectiveness. I have been told that although you have given extensive language courses, they have not been too effective. Could you tell us how many people have been given language courses, what percentage of those people are Anglophones, what percentage are Francophones, and what effect they have had? When they finish the course, are they able to carry on duties in an effective way bilingually?

• 1610

Mr. Pratte: I am afraid I cannot provide you with the actual data. I do not have it available. But I can tell you, for instance, that Mr. Orser, who is here, started of his own volition—because he comes from Toronto—a language course in September and October, and much to my surprise about two weeks ago he started to converse with me in French. So, he is either absolutely outstanding or his tutor is extremely good, I do not know which.

Mr. Allmand: Have you had a chance to assess this, though, at the level of, let us say, the reservation clerks and the sales staff, and so forth?

Mr. Pratte: I think we have had courses in the past for the cabin crew and I am told that the results have been quite good. I am sorry I do not have the data available now but I would be glad to provide you with it.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Then you can assure us, since everyone agrees with your principle, that notwithstanding the fact that the merit system will still prevail within the system that no one will be discriminated against because of language.

Mr. Pratte: Provided that for certain positions where language ability is a requirement...

Mr. McGrath: For example, if I am a career Air Canada employee in St. John's, Newfoundland, and I only speak one language and I live in an area where only one language is spoken, what does that do to my career potential within the corporation?

Mr. Pratte: Unless that person is prepared to learn the language undoubtedly he will not be able to be transferred to Paris, for instance. It is as simple as that.

[Interpretation]

M. Pratte: Je sais qu'il y en aura plusieurs. Je pense cinq ou sept. En fait, si vous voyagez par la BEA entre Londres et Paris, tout le monde est au moins bilingue. On me dit qu'Air France n'engage pas d'hôtesse, à moins qu'elles ne soient bilingues. La même règle s'applique pour la BOAC sur certains de leurs vols. Si vous voyagez par la Lufthansa entre Paris et Francfort tout le personnel de cabine est au moins bilingue et certains d'entre eux connaissent trois langues. Je pense que cinq ou sept langues seront parlées au nouvel aéroport d'Orsay à Paris. Je ne suis pas certain du chiffre exact.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Allmand: J'ai une question supplémentaire.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Pratte, vous avez parlé de cours de langues. Je me demande si vous avez eu la possibilité d'évaluer leur efficacité. On m'a dit que bien que vous ayez offert des cours de langues extensifs, ils n'ont pas été très efficaces. Pourriez-vous nous dire combien de personnes ont suivi ces cours de langues, le pourcentage de ces personnes qui est anglophone, le pourcentage de francophones, et les résultats obtenus? A la fin du cours, ces personnes peuvent-elles s'acquitter de leur tâche d'une manière efficace dans les deux langues?

M. Pratte: Je regrette, mais je ne peux vous fournir des détails précis dont je ne dispose pas actuellement. Je puis vous dire par exemple que M. Orser, ici présent, a commencé cette initiative au cours de langue en septembre et en octobre, il vient de Toronto; il y a deux semaines, il a commencé à parler français avec moi, ce qui m'a beaucoup surpris, il doit donc être excellent ou son professeur doit l'être. Je ne sais lequel des deux.

M. Allmand: Avez-vous eu la possibilité d'évaluer ce qu'il en est pour les employés des services de réservation et de vente?

M. Pratte: Je crois que nous avons eu des cours précédemment pour le personnel volant et on m'a dit que les résultats ont été assez bons. Je regrette de ne pas avoir les renseignements disponibles, mais je pourrais vous les fournir.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Vous pouvez donc nous assurer, puisque tout le monde est d'accord avec votre principe, qu'en dépit du fait que l'on se base toujours principalement sur le système aux mérites, il n'y aura aucune distinction injuste faite envers un employé à cause de la langue.

M. Pratte: Pour certains postes où on exige une connaissance...

M. McGrath: Par exemple, si je suis un employé de carrière d'Air Canada à St. John, Terre-Neuve, et si je suis unilingue et que j'habite dans une région où on ne parle qu'une seule langue, qu'est-ce que ça fait à mes possibilités d'avancement à Air Canada?

M. Pratte: A moins que cette personne ne soit prête à apprendre le français il ne pourra pas être transféré à Paris, par exemple, c'est aussi simple que cela.

[Texte]

Mr. McGrath: Which comes first, the transfer to Paris or the language course?

Mr. Pratte: If we have other people who know the language and are just as capable, the language course is going to come second.

Mr. McGrath: Right. So, we do not have an equal system, do we?

Mr. Pratte: I think the system is more than equal. If you want to reverse the situation, in Air Canada we do not hire anyone who is French unilingual and we are not providing any courses for French unilinguals, but we are providing courses at company expense for English unilinguals.

Mr. Allmand: That is why I asked you, sir, if you had courses for French unilinguals.

Mr. Pratte: No, we do not.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Allmand: That is not fair.

Mr. McGrath: I have one other question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I have one final question which concerns a previous answer given by Mr. Baldwin. The reason I did not have an opportunity to follow it up is because I wanted to examine the record to make sure my facts were straight. I asked Mr. Baldwin—and this concerns local problems—if it was the intention of Air Canada to operate their transatlantic flights out of St. John's, where 80 per cent of the traffic comes from at any rate, and Mr. Baldwin replied, "Not a hope." These are the exact words on the record. I examined the record a few months prior to that when the Minister of Transport was giving evidence before the Committee in connection with his estimates, and he indicated just the opposite. He said there was an argument for having the trans-atlantic flights operating out of St. John's because the bulk of the traffic did come from the city of St. John's, and whilst he would insist on maintaining an Air Canada presence in Gander because it is an international airport, he strongly intimated—I do not think I am being unfair—that the trans-atlantic flights out of Newfoundland would originate at St. John's. Whose word do I take on this, yours or Mr. Jamieson's?

Mr. Baldwin: Far be it from me to enter into a dispute with the Minister of Transport. However, Air Canada did look at this general situation within the last year and I think Mr. Jamieson had the ministry look at it as well, and we both were aware of our review. There is no question about the fact that the majority of the traffic out of Newfoundland going overseas originates in the St. John's-Avalon Peninsula-Twillingate corner of the island, and from the point of view of passenger convenience it would be better for the bulk of the passengers if the flight originated in Torbay rather than Gander, though much more inconvenient for the west coast of the island. However, the conditions at the Torbay airport are such

[Interprétation]

M. McGrath: Que fait-on passer en premier lieu? Le transfert à Paris ou le cours de langue?

M. Pratte: Si nous avons d'autres employés qui connaissent la langue et qui ont les mêmes qualifications, le cours de langue viendra en second.

M. McGrath: Bien. Ainsi, nous ne fonctionnons pas à travers un système égalitaire?

M. Pratte: Au contraire, si vous voulez renverser la situation je puis vous dire qu'Air Canada nous n'engageons aucune personne qui ne connaît que le français et nous ne permettons à ces personnes de suivre aucun cours, alors que les unilingues anglais suivent des cours au frais de la compagnie.

M. Allmand: C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé monsieur si vous avez des cours pour les unilingues francophones.

M. Pratte: Non, nous n'en avons pas.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Allmand: Cela n'est pas juste.

M. McGrath: J'aurais une autre question à poser monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: J'aimerais poser une dernière question. Elle se rapporte à une réponse donnée précédemment par M. Baldwin. Je voulais examiner les dossiers de cette affaire afin de m'assurer de l'exactitude des faits et c'est la raison pour laquelle je n'ai pu poser cette question précédemment. Il s'agit en fait de problèmes d'ordre local. J'ai demandé à M. Baldwin si Air Canada avait l'intention de faire partir les vols transatlantiques au départ de St-John, d'où 80 p. 100 de la circulation aérienne provient en tout cas et M. Baldwin m'a répondu: «Il n'y a aucune chance.» Ce sont les mots exacts qu'il a prononcés. Quelques mots auparavant, lorsque le ministre des Transports témoignait devant le Comité concernant le budget, il nous a dit exactement le contraire. Il a dit qu'il y avait de bonnes raisons pour faire partir ces vols de St-John, étant donné que le gros de la circulation provenait de la ville de St-John; bien que le ministre des Transports insisterait pour conserver un Air Canada à Gander étant donné qu'il s'agit là d'un aéroport international, il a donné à entendre, et je ne crois pas que j'interprète mal ces paroles, que les vols transatlantiques au départ de Terre-Neuve partiraient de St-John. Qui dois-je croire? Vous-même ou M. Jamieson?

M. Baldwin: Je ne voudrais pas discuter la parole du ministre des Transports. Cependant Air Canada a étudié cette situation l'année passée, alors que M. Jamieson était alors je crois ministre des Transports. Il est évident que c'est au départ de St-John que se font la plupart des envolées transatlantiques et la plus grosse partie du trafic vient de St-John, Avalon (péninsule) de Twillingate corner. Il serait beaucoup plus facile pour les passagers que le vol soit au départ de Torbay plutôt que de Gander, ce qui serait néanmoins un inconvénient pour la côte ouest de l'île. Il faut dire cependant que l'on ne peut envisager à l'heure actuelle l'état de l'aéroport de Torbay des vols transatlantiques au départ de cet aéroport. Il

[Text]

that under present circumstances we could not contemplate operating transatlantic flights through Torbay. Very substantial changes would have to be made. There are more difficult weather situations at Torbay and the operational situation that exists at the present time is the factor that led me to indicate that our plans were to continue operating through Gander.

• 1615

Mr. McGrath: If facilities were provided at St. John's airport, would you operate from there? I do not accept your explanation about weather conditions because there is a very expensive ILS system there and it has been improved and modified; and I think the weather factor is a myth, frankly.

Mr. Baldwin: Basically, our own operational record indicates that we can get into Gander more frequently than we can into St. John's. This is just a fact of life in terms of our operational record. However, I think that if you were to pose the question: Did an airport in the St. John's area exist where the weather conditions, the physical facilities and everything else associated with it permitted us to operate a transatlantic service with reasonable efficiency and regularity, it would then become a policy decision for Air Canada to consider with the Minister as to whether this should become the transatlantic stop in place of Gander; but that situation does not apply at the present time.

Mr. McGrath: That is the most amazing statement I have ever heard from a former Deputy Minister of Transport and President of Air Canada. Are you talking about weather conditions out of St. John's airport as an argument for Gander?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. McGrath: And you expect me to look upon that as a...

Mr. Baldwin: I recently had to initial a number of the charges for the buses between St. John's and Gander, to move the St. John's passengers to Gander so that they could fly. I would not want to appear stubborn on this point, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: That is because the ILS system has been unserviceable since early in March due to somebody's bureaucratic incompetence.

The Chairman: Order.

Mr. McGrath: I thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, in reply to some of the questions a short while ago as to where you draw the line between making money on the line and providing service to the customers, Mr. Pratte said something which was very interesting; and I thought I detected a note of appeal in his voice when he said, quite emphatically, that the role of Air Canada should be defined by government. This is something that I have always suspected, that there is no clear-cut role outlined

[Interpretation]

faudrait faire des modifications très importantes à cet aéroport; les conditions atmosphériques sont beaucoup plus difficiles à l'exploitation actuelle de cet aéroport m'ont incité à dire que nous continuerons à exploiter à partir de Gander.

M. McGrath: S'il y avait les installations voulues à l'aéroport de St. John's est-ce que vous exploiteriez à partir de cet aéroport? Je n'accepte pas votre explication au sujet des conditions atmosphériques car un système très coûteux ILS a été installé à cet aéroport, a été amélioré et modifié. Personnellement, je crois que le facteur des conditions atmosphériques est un mythe.

M. Baldwin: D'une façon générale, nos dossiers d'exploitation indiquent que nous pouvons nous rendre à Gander plus fréquemment qu'à St. John's. Tels sont les faits. Cependant, si vous posiez la question suivante: s'il existait un aéroport dans la région de Saint-Jean où les conditions atmosphériques, les installations au sol et tout ce qui s'y rapporte nous permettaient d'exploiter un service transatlantique avec suffisamment d'efficacité de régularité, Air Canada prendrait-il la décision d'étudier avec le Ministre des Transports si un tel aéroport ne pourrait devenir l'Aéroport transatlantique au lieu de Gander? Cependant, cette situation ne s'applique pas à l'heure actuelle.

M. McGrath: C'est la déclaration la plus étonnante que j'ai entendue d'un ancien sous-ministre du Transport et du président d'Air Canada. Prétendez-vous que ce sont les conditions atmosphériques de St. John's qui vous font préférer Gander?

M. Baldwin: Oui.

M. McGrath: Et vous vous attendez sans doute à ce que je...

M. Baldwin: Récemment, j'ai dû donner mon accord à des frais qui ont été occasionnés pour déplacer des passagers de St. John's à Gander afin qu'ils puissent y prendre l'avion. Je ne voudrais pas, cependant, avoir l'air entêté sur ce point, monsieur McGrath.

M. McGrath: Cette situation provient du fait que le système ILS n'a pu être entretenu depuis le mois de mars à la suite de l'incompétence de quelques bureaucrates.

Le président: A l'ordre.

M. McGrath: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, en réponse à certaines questions qui ont été posées il y a quelque temps à savoir où vous tireriez la ligne entre profits et services, M. Pratte s'est exprimé de façon très éloquente; je crois avoir décelé en quelque sorte un appel au secours lorsqu'il a dit que le rôle d'Air Canada devrait être défini par le gouvernement. C'est ce que j'ai toujours pensé, le gouvernement n'a défini aucun rôle précis pour Air Canada. Je pense parfois qu'il s'agit là

[Texte]

by the government for Air Canada. I sometimes think this is a situation created deliberately because it enables the Minister of Transport to evade answering questions in the House by saying that this is properly the role of management. It also makes it difficult to question Air Canada officials because they say that they have no clear-cut policy.

Do you mean to imply, sir, that you do not even have the same direction, for example, that the railways have, that your service must be compensatory, and if it is not compensatory, then there is provision, in cases where the rail service can be deemed in the public interest, for it to be subsidized? In other words, what you were saying, I think, was that the government has not given any clear-cut definition of the role Air Canada should play.

Mr. Pratte: I think my answer to that has to be, yes. I think the role of Air Canada has not been defined sufficiently clearly so that the government or this Committee can judge whether the management is doing a good or a poor or an indifferent job. There is nothing I would like better than to have the mission or role of Air Canada defined clearly in terms that are meaningful.

Mr. Thomas (Moncton): This is amazing, sir. Air Canada, and Trans-Canada before you, has been in operation for 30 or 40 years, has it not...?

Mr. Pratte: Since 1937.

Mr. Thomas (Moncton): You also said that you have made suggestions, I suppose to the Minister or to the department. What has been done on these suggestions? Has any action been taken?

Mr. Pratte: I think I have to correct something. Certainly, originally the role of Air Canada was defined: when Air Canada was formed it had a function to perform; but in my view the circumstances have changed so drastically that that definition of its mission is no longer valid and we, as management, need a new definition if we are to know what is expected of us.

Mr. Thomas (Moncton): What I am trying to get at, Mr. Chairman, through you, Mr. Pratte, is that it is very difficult to get answers to questions from, or to criticize, management when apparently they do not have a free hand in the decisions they are making. This is what is very difficult.

• 1620

For example, what areas are reserved for Air Canada management and what are reserved for government? I will ask specifically, does Air Canada management have full authority to make route schedules without consultation with government?

Mr. Pratte: Yes. Definitely yes. We have full authority to provide the frequencies of service between the points that are mentioned in our licence, which is basically our contract. But what is missing is that we have never been told whether we should operate profitably or whether we should provide service without any regard to cost. For instance, between two points maybe there is a social reason for providing four services a day. But from an economic point of view, you should provide only one service a day. But about that, we just do not know.

[Interprétation]

d'une situation causée délibérément, car elle permet au ministre des Transports d'éluder les questions qui lui sont posées en Chambre en rejetant la responsabilité sur la direction d'Air Canada. Il est parfois difficile de poser des questions aux hauts fonctionnaires d'Air Canada, parce qu'ils disent qu'ils ne travaillent pas dans le cadre d'une politique bien définie.

Voulez-vous dire que vous ne recevez pas de directives précises comme les Chemins de fer par exemple, prévoyant que votre exploitation doit être rentable et que dans le cas où elle ne peut l'être mais où un service doit être fourni au public, le gouvernement peut vous donner des subventions? En d'autres termes, ce que vous avez dit, je crois, c'est que le gouvernement n'a pas défini clairement votre rôle.

M. Pratte: Effectivement, notre rôle n'est pas défini de façon suffisamment précise, et le gouvernement ni le Comité ne peuvent juger si la direction d'Air Canada fait un bon ou un mauvais travail. J'aimerais que notre rôle, notre mission soient définis avec précision.

M. Thomas (Moncton): C'est étonnant, étant donné que Air Canada et Trans-Canada auparavant fonctionnent depuis 30 ou 40 ans, n'est-ce pas?

M. Pratte: Depuis 1937.

M. Thomas (Moncton): Vous dites également que vous avez fait des suggestions ou des propositions au Ministre et au ministère, qu'en est-il advenu?

M. Pratte: Il faut dire que certainement si à l'origine le rôle d'Air Canada était défini, les circonstances ont changé de telle façon que cette définition n'est plus valable et qu'il nous en faudrait une autre. Nous devrions savoir ce que le gouvernement attend de nous.

M. Thomas (Moncton): Ce que je veux dire monsieur le président, c'est qu'il est extrêmement difficile d'obtenir des réponses de la direction ou de la critiquer quand il est évident qu'elle ne prend pas ses décisions librement.

Quels sont les domaines de compétence qui relèvent uniquement d'Air Canada ou du gouvernement par exemple? Air Canada a-t-il la possibilité d'établir des horaires sans consultation avec le gouvernement?

M. Pratte: Très certainement. Nous sommes autorisés à fournir des services aussi fréquemment que nous le désirons entre deux points qui sont mentionnés dans notre permis, qui est en fait notre contrat. Cependant, on ne nous a jamais dit si nous devrions opérer à profit ou si nous devrions fournir des services sans nous occuper du prix de revient. Par exemple, il se peut qu'entre deux points il soit intéressant pour des raisons d'ordre social de fournir un service quatre fois par jour alors que pour des raisons de rentabilité, un service est amplement suffi-

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): I am speaking rhetorically, sir, but I find it almost impossible to believe this. I have suspected it for several years now, but to me it is almost unthinkable.

Now, what about rates? Who has the authority to alter rates?

Mr. Pratte: Well, the authority rests with the management of Air Canada. We have to file the rate structure, the new rates, with the CTC, and the CTC I am told may have the right to cancel the rate increase if they do not feel it is justified. So actually from a legal point of view there is even some question as to whether they can deny rate increases. But I am not too sure about that.

Mr. Thomas (Moncton): This is what we are faced with any time. As members of Parliament we question the changes in schedule or the changes in the rates. The minister, in effect, tells us on one hand that he has no authority to alter them. We cannot get at Air Canada, because Air Canada is a crown corporation. We only see them once a year. In effect, this means that if the management of Air Canada decides to change either schedule or rates, the only body that can possibly alter it—and then there is some question of the legality—is the CTC.

Mr. Pratte: From a legal point of view, I think you are correct.

Mr. Thomas (Moncton): I remember questioning Mr. Pickersgill on this and I will admit he confirmed your position, and here again his position was, well, I do not think we have the right to alter them. So the whole thing is so fuzzy and foggy that you just cannot get at it.

Mr. Pratte: Well, I can understand your problem because I have the same problem in the management of the airline, and so have my officials.

Mr. Thomas (Moncton): how can any company your size operate under that basis? If you were a private business you would be in an impossible position.

Mr. Pratte: If we were in private business we would be looking only for profits. We are trying to combine profits with an adequate level of service, but I do not think it is good enough. I think we need to have our role defined, our mission specified.

Mr. Thomas (Moncton): Would you suggest sir, that there should be some sort of—well, I was going to say an air transportation policy, something similar to the National Transportation Act? There should be something there so that there would be a clear definition of who would have the responsibility for management decisions and whether they should be based on economic feasibility, profit-making, or public service. Would something like that solve the problem?

Mr. Pratte: The problem is that certain objectives have to be given by the government to management so that

[Interpretation]

sant. Nous ne savons pas dans un tel cas ce que nous devons faire.

M. Thomas (Moncton): Il m'est très difficile de croire qu'une telle situation peut se produire. J'ai soupçonné que c'était le cas, mais c'est presque incroyable.

Au sujet des tarifs, qui a l'autorisation de les modifier?

M. Pratte: La direction d'Air Canada. Nous devons déposer les nouveaux tarifs à la Commission canadienne du transport qui a le droit de ne pas permettre de telles augmentations si elles les estiment injustifiées. En fait du point de vue juridique, on se demande même si la Commission canadienne des transports peut agir de la sorte. Je n'en suis pas trop sûr.

M. Thomas (Moncton): La même situation se reproduit sans cesse. En tant que députés, nous demandons des explications sur les modifications d'horaires et de tarifs. Le ministre nous dit d'une part qu'il n'a pas le pouvoir de les modifier. Nous ne pouvons entrer en contact avec Air Canada parce qu'il s'agit d'une corporation de la Couronne. Nous voyons les hauts fonctionnaires de cette société seulement une fois l'an, cela signifie donc que si la direction d'Air Canada décide de changer soit les horaires ou le tarif, le seul organisme qui puisse le faire est en fait la Commission canadienne des transports bien que l'on se pose des questions sur la légalité d'une telle action.

M. Pratte: Je crois que du point de vue de la légalité vous avez raison.

M. Thomas (Moncton): Je me rappelle avoir posé la question à M. Pickersgill et je dois dire que cela confirme ce que vous venez de nous affirmer. Il ne croyait pas qu'Air Canada avait le droit de modifier tarif ou horaire. Ainsi donc, rien n'est clair.

M. Pratte: Je peux certainement comprendre votre problème, car c'est le mien de même que celui de mes hauts fonctionnaires.

M. Thomas (Moncton): Comment une compagnie de votre importance peut-elle exploiter alors? Si vous étiez une entreprise privée, vous seriez dans une situation impossible.

M. Pratte: Si nous étions une société privée, nous nous occuperions seulement de faire du profit. Personnellement, nous essayons de combiner profit et niveau de services, mais je crois que notre rôle devrait être redéfini, notre mission précisée.

M. Thomas (Moncton): Prétendriez-vous qu'il faudrait inaugurer une politique en matière de transport aérien du genre de celle qui est contenue dans la loi nationale sur les Transports? Il faudrait définir clairement votre attribution, préciser de qui relève les décisions en matière de gestion, voir si la compagnie devrait prendre comme critère la rentabilité ou le service au public. Cela aiderait-il à résoudre le problème?

M. Pratte: Je crois qu'il faut plutôt que le gouvernement donne des objectifs à la direction. Le gouvernement

[Texte]

management can be controlled, and the results of management have to be checked against those objectives. In my view, this is the best kind of control that Parliament can exercise over crown corporations, that is, to have the objectives of the crown corporation clearly defined, its mission specified, and then judge to what extent that crown corporation achieves those objectives.

You have that in England, for instance, where certain financial objectives have been set for BOAC and BEA, and they have to attain these objectives or have to provide reasons why they have not been attained. So this is one set of criteria.

I am not suggesting that financial objectives are the only set of criteria, but BEA and BOAC have, among other things, certain sets of financial criteria that they have to achieve. Those are set by government and they are made public.

• 1625

Mr. Thomas (Moncton): There is a provision for subsidy if...

Mr. Pratte: I am told now...

Mr. Thomas (Moncton): In other words, if the order to maintain a service in the public interest is there...

Mr. Pratte: I was told that about two years ago, for instance, BOAC wanted to relinquish or abandon a route to a certain part of the world and the British government felt that they should not do it for political prestige reasons or whatever other reasons. It was not a commercial and viable operation to fly there, so the British government agreed to subsidize them and I think this is probably a good way of looking at it because the only way you can judge whether the management is good or bad is basically on the basis of financial results. You have to avoid cross-subsidization between various routes, but that does not mean to say that you fly only the routes that are profitable. It means that if an airline is flying a route that is non-profitable, will not ever become profitable, in other words, only for social reasons, then this is earmarked and a certain subsidy has to be paid so that it will not get involved and all mixed up in the over-all financial results with the result that at the end of the year you do not know whether the management is good or bad. The disadvantage of cross-subsidization, I think, is that it could serve as a basic excuse if management were incompetent.

Mr. Thomas (Moncton): Is it fair to say, sir, that the same grey area exists in the regional air policy? Here again there is no clear-cut definition of who should decide whether a line service should be abandoned or turned over to another regional carrier.

Mr. Pratte: I think basically the decision rests with the CTC as to whether a line is regional or not, as I read the policy, but the problem may be that the policy statements are not precise enough and the control that should be exercised is not being exercised.

Mr. Thomas (Moncton): I have another question. I guess I have used up my time, but I just want to ask this for information only, but it may have been answered. I am referring to the telegram that the Minister of Tourism in the Province of New Brunswick sent to you, sir, I

[Interprétation]

n'aurait alors qu'à vérifier si ces objectifs sont réalisés à la fin de l'année. C'est la meilleure sorte de contrôle que le Parlement peut exercer sur une compagnie de la Couronne.

Cela se passe en Angleterre par exemple où le gouvernement établit certains objectifs financiers pour la BOAC et BEA, ces objectifs doivent être atteints à la fin de l'année ou ces sociétés doivent donner les raisons pour lesquelles ils ne l'ont pas été.

Personnellement, je ne prétends pas que les objectifs d'ordre financier doivent être les seuls critères, mais je sais que les deux compagnies anglaises BEA et BOAC doivent atteindre certains objectifs qui leur ont été fixés par le gouvernement en matière financière. Ces objectifs sont déterminés par le gouvernement et rendus publics.

M. Thomas (Moncton): Vous pouvez obtenir des subventions si...

M. Pratte: On me dit...

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, si on estime qu'il faut conserver un service dans l'intérêt public, y a-t-il...

M. Pratte: On m'a dit qu'il y a deux ans environ la Société BOAC voulait ne plus se rendre dans une partie du monde; le gouvernement anglais a estimé qu'il fallait conserver les services pour des raisons de prestige politique ou autres. Ils s'agissait de vols qui n'étaient absolument pas rentables et le gouvernement britannique a décidé d'offrir des subventions à la compagnie. C'est une très bonne façon de procéder car c'est la seule façon de pouvoir juger véritablement si la direction de la société est bonne ou mauvaise en se basant sur des critères d'ordre financier. Il ne faut pas que certains itinéraires servent à subventionner d'autres itinéraires moins rentables, mais cela ne veut pas dire non plus qu'il ne faut envisager que le critère de rentabilité. Si une compagnie de navigation aérienne doit, pour des raisons sociales, uniquement se rendre dans des endroits qui ne sont pas rentables, il faudrait qu'elle puisse disposer de subventions du gouvernement. Le fait de pouvoir subventionner des itinéraires non rentables à partir d'itinéraires rentables a le désavantage de pouvoir servir d'excuse dans le cas où la direction est incompétente.

M. Thomas (Moncton): Est-il exact de dire qu'on est également dans le vague pour ce qui est de la politique en matière de transporteurs régionaux?

M. Pratte: Je crois que c'est à la Commission canadienne du transport de décider si une ligne est régionale ou non; cependant, il se peut que la politique ne soit pas définie avec suffisamment de précision et que le contrôle qui devrait exister n'existe pas.

M. Thomas (Moncton): Il ne me reste plus de temps mais j'aimerais cependant poser une dernière question. C'est au sujet du télégramme que le ministre du Tourisme de la province du Nouveau-Brunswick vous a envoyé pour protester de l'initiative prise par les repré-

[Text]

believe, protesting the action of the representatives of 60 European travel agents on a cross Canada familiarization tour. Is there any basis to this telegram and, if so, what actually happened? Did Air Canada have any responsibility for this or was it just a service you provided to some air travel agency?

Mr. Pratte: I did receive a number of telegrams from the Minister of Tourism of New Brunswick and the one you referred to is only one of many. The Minister of Tourism of New Brunswick really protested against the fact that in his view we were not promoting the Maritime Provinces.

Mr. Thomas (Moncton): Eastern Canada.

Mr. Pratte: Eastern Canada. I think we did answer the Minister of Tourism of New Brunswick on June 17 and told him that in the same fashion, in some of our literature, we advertise and we promote only the Maritime Provinces; in other literature we promote Western Canada, Central Canada or Eastern Canada, and this tour pamphlet to which he referred in one of his telegrams to me was actually produced by the tour operator in Britain. On the other hand, we have a pamphlet that is distributed in four languages called *Adventure in the Atlantic Provinces* and which is found not only through the country in Canada, but in our offices throughout the world which is our publication.

The problem with some of the Atlantic Provinces is the fact that it is very difficult for the tour operators to organize the ground portion of the tour and for that there are apparently a number of reasons. One is that many of the hotel owners are not prepared to pay the tour organizer a commission. Second, the tourist season in the Maritimes is very seasonal, as in many other parts of the country, but maybe more so, so that in the summertime the hotels are full and, therefore, the owners are not in a position or they just do not want to pay a commission to the tour organizers. Therefore, the tour organizers prefer to organize tours to other parts of the country where they get the commission.

• 1630

I would like to refer you, if I may, to a statement that was made by somebody from the tourist bureau of Nova Scotia, Mr. William Hayward, who is Executive Director of the Tourist Association of Nova Scotia. He said he expressed general agreement with what he called an Air Canada official who said yesterday that:

Nova Scotia needs a better supply of accommodation for tourists if national travel agencies and airlines are to be encouraged to bring visitors to the area.

Mr. Hayward said:

Nova Scotia's biggest problem is the lack of large scale promotional accommodation that can be sold in blocks for tour purposes.

One has to realize that basically and essentially these tours are organized by people other than Air Canada and, of course, the tour organizers go where they can get accommodation and where they can get a commission. It is quite clear that we have been promoting the Atlantic provinces. We brought a number of travel agents to the

[Interpretation]

sentants de 60 agents touristiques européens en vue de voyages éclairs à travers le Canada. Y a-t-il des raisons valables pour lesquelles ce télégramme vous a été envoyé et si tel est le cas que s'est-il passé au juste? Air Canada doit-il assumer la responsabilité ou s'agit-il simplement d'un service que vous avez fourni à certaines agences de voyage aériennes?

M. Pratte: J'ai reçu un certain nombre de télégrammes du ministre du Tourisme de la province du Nouveau-Brunswick et celui dont vous parlez est un télégramme entre beaucoup d'autres. Le ministre protestait en fait parce qu'à son idée nous ne faisons pas une propagande suffisamment bonne aux provinces Maritimes.

M. Thomas (Moncton): A l'Est du Canada.

M. Pratte: A l'Est du Canada. Je crois que nous avons répondu au ministre du Tourisme du Nouveau-Brunswick le 17 juin que dans certaines de nos brochures nous faisons de la publicité pour les provinces Maritimes, dans d'autres pour l'Ouest du Canada, le Canada central, l'Est du Canada etc. Quant à la brochure dont il parlait dans un de ses télégrammes, elle avait été faite en Grande-Bretagne par un agent de voyage. D'autre part, nous avons une brochure en quatre langues *Aventure dans les provinces de l'Atlantique* que l'on peut se procurer non seulement au Canada mais également dans tous nos bureaux à travers le monde.

Le problème dans certaines provinces de l'Atlantique est qu'il y est très difficile d'organiser le voyage une fois rendu sur place pour un certain nombre de raisons. L'une d'entre elles est que les propriétaires d'hôtels ne veulent pas verser de commission aux organisateurs du voyage. Deuxièmement, il faut dire que la saison touristique est très courte dans les Maritimes, peut-être plus encore que dans d'autres provinces du Canada, ce qui fait que les hôtels sont bondés en été et que les propriétaires ne sont pas en état de verser une commission aux agents touristiques ou qu'ils ne veulent pas le faire. C'est la raison pour laquelle ces agents préfèrent organiser leurs visites dans d'autres parties du pays où ils peuvent bénéficier d'une telle commission.

J'aimerais vous renvoyer, si vous me le permettez, à une déclaration faite par une personne du bureau touristique de Nouvelle-Écosse, M. William Hayward, qui est directeur de l'Association touristique de la Nouvelle-Écosse. Il a dit qu'il était en complet accord avec ce qu'il appelle un fonctionnaire d'Air Canada qui a déclaré hier que:

La Nouvelle-Écosse a besoin de meilleurs services pour les touristes si l'on veut encourager les agences nationales de voyage et les compagnies aériennes à envoyer des visiteurs dans cette région.

M. Hayward a déclaré:

Le principal problème de la Nouvelle-Écosse est le manque sur une grande échelle de facilités touristiques qui pourraient être vendues en bloc à des groupes de touristes.

Il faut se rendre compte que fondamentalement et essentiellement ces voyages sont organisés par des personnes autres que celles de Air Canada et, bien sûr, les

[Texte]

Maritime provinces a few weeks ago and we did not take them to the West Coast. I think when you are promoting you just cannot promote all of the cities you are serving otherwise your promotion loses quite a bit of impact. Therefore, I disagree with Mr. Van Horn's statement.

Mr. Thomas (Moncton): I am glad it has been cleared up. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pratte, I was surprised when I heard you say that your company does not hire unilingual francophones. Does this mean that if a unilingual francophone wants to work for Air Canada he has to learn English, first, at his own expense, but a unilingual anglophone can join the company and take a course to learn French at the company's expense?

Mr. Pratte: No. I think I have to correct the impression I may have left with one of my previous answers. It means that if we do hire a unilingual French employee the man is going to be extremely restricted in his promotional capability unless he is prepared to learn another language. For instance, we could very well hire a janitor at Trois-Rivières or at Seven Islands who speaks only French, but if he wants to get ahead, if he wants to get promoted and if he wants to be moved to another province, he will have to learn the language of the place where he has to work.

Mr. Allmand: Do you hire unilingual francophones?

Mr. Pratte: Yes we do, but I think in very special positions. I do not think we hire unilingual francophones, for instance, for the in-flight service.

Mr. Allmand: What about at the overhaul base in Montreal?

Mr. Pratte: We do hire both unilingual francophones and unilingual anglophones at the base in Montreal.

Mr. Allmand: In any case, do you provide language instruction for those people who are unilingual francophones?

Mr. Pratte: At the present time, no, and I think this is a situation which we have to correct.

Mr. Allmand: I am glad to hear you say that because I did not know that until today. I have heard people talk about an unfair situation here and it seems to me that the type of situation you have described in one of our Crown corporations is the type of thing that feeds separatism. A unilingual francophone from Chicoutimi or Rivière du Loup could say, "I do not have the same chance as the guy from St. John's, Newfoundland or the

[Interprétation]

organismes se rendent dans les endroits où il y a des facilités touristiques et où ils peuvent recevoir une commission. Il est tout à fait évident qu'il existe une certaine promotion des provinces atlantiques. Nous avons conduit un certain nombre d'agents de voyage dans les provinces maritimes il y a quelques semaines et nous ne les avons pas conduits vers la côte ouest. Il me semble que dans le cas des promotions on ne peut promouvoir toutes les villes qui sont desservies sinon la promotion perd une partie de son impact. Par conséquent, je ne suis pas d'accord avec les déclarations de M. Van Horn.

M. Thomas (Moncton): Je suis heureux de voir ce point éclairci. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Pratte, j'ai été surpris de vous entendre dire que votre compagnie ne louait pas les services de francophones unilingues. Est-ce que cela signifie que si un francophone unilingue désire travailler pour Air Canada il doit apprendre l'anglais avant tout à ses propres frais, alors qu'un anglophone unilingue peut joindre la compagnie et suivre un cours de français aux frais de la compagnie?

M. Pratte: Non. Je pense qu'il me faut corriger l'impression que mes premières réponses ont pu susciter en vous. Cela signifie que si nous louons les services d'un employé francophone unilingue, cette personne verra ses possibilités de promotion extrêmement limitées à moins qu'il soit préparé à apprendre une autre langue. Par exemple, nous pourrions très bien louer les services d'un portier à Trois-Rivières ou à Sept-Îles, parlant seulement français, mais s'il désire monter dans la hiérarchie, s'il désire une promotion et veut être nommé dans une autre province, il lui faudra apprendre la langue parlée sur son nouveau lieu de travail.

M. Allmand: Louez-vous les services de francophones unilingues?

M. Pratte: Oui, en effet, mais je pense qu'il s'agit de postes très particuliers. Je ne pense pas que nous employons des francophones unilingues, par exemple, pour les services en vol.

M. Allmand: Qu'en est-il des services de vérification de Montréal?

M. Pratte: Nous employons à la fois des unilingues anglophones et francophones à Montréal.

M. Allmand: En tout cas, vous assurez des cours de langue pour les personnes qui sont francophones unilingues?

M. Pratte: Non pas à l'heure actuelle, mais il me semble que nous devrions corriger cette situation.

M. Allmand: Je suis heureux de vous l'entendre dire car je ne savais pas cela jusqu'à ce jour. J'ai entendu des gens parler d'une situation peu équitable et il me semble que ce genre de situation que vous venez de décrire dans une société de la Couronne est susceptible d'entraîner au séparatisme. Un francophone unilingue de Chicoutimi ou de Rivière-du-Loup pourrait dire: «Je n'ai pas les mêmes chances que cette personne de St. John à Terre-Neuve, ou

[Text]

fellow from Toronto”, and he should have the same chance to work for the national airline.

Mr. Pratte: I think I have to agree with you that we have to provide some language instruction for the unilingual francophone just as we have been providing language instruction for many years for the English unilinguals.

Mr. Allmand: In respect of the language instruction you are giving in Montreal to the anglophones, the French instruction to the anglophones, I had heard that it was not too effective, but then you gave me the example of one of your officials. Do the officials and the men who are, let us say, in unions, the syndicated workers, have the same type of language instruction? Do they have the same language school, for example?

Mr. Pratte: It is certainly at the same school.

Mr. Allmand: I understand you are considering changing the language school at Place Ville-Marie in Montreal because you feel that it is not doing a good enough job. Is that true?

Mr. Pratte: Not that I know of, sir. I think the change to which you might be referring is due to the fact that some time ago, until about maybe a year ago, we were running the school ourselves at which time we made a deal with the person who was actually running the school. We are contracting out, if you like. But, as far as I know, we are not contemplating any change as between that school or another school.

• 1635

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I will not ask further questions on this point, but sooner or later we are going to have the Commissioner of Languages before one of the Parliamentary committees, and I think we should follow it up, not just with Air Canada but with all the Crown corporations, to see what the progress is in these courses because it is very important to this country.

Mr. Pratte: I could not agree with you more.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Pratte, when do you expect to make that change in the instruction to Francophones as well as to Anglophones?

Mr. Pratte: As soon as possible. I cannot give you any specific date.

Mr. Duquet: What might be as soon as possible—weeks, months, years?

Mr. Pratte: Let us say maybe before the end of the year if need be. But, of course, one of the situations is that we have a good number of Francophones who speak English. The majority of our francophone applicants are reasonably bilingual, so that we do not have the same need internally. If you have to make a choice as between hiring a unilingual Francophone and a Francophone who

[Interpretation]

cette personne de Toronto». Et pourtant ils devraient avoir la même opportunité de travailler pour la compagnie aérienne nationale.

M. Pratte: Je pense que je dois être d'accord avec vous et, que nous devrions assurer des cours de langue pour les francophones unilingues comme nous assurons des cours de langue pour les anglophones unilingues depuis plusieurs années.

M. Allmand: En ce qui concerne les cours de langue que vous dispensez à Montréal aux anglophones, les cours de langue française aux anglophones, j'ai entendu dire qu'ils n'étaient pas très efficaces, mais alors vous m'avez donné l'exemple de l'un de vos employés. Est-ce que les employés et les personnes qui sont, disons, dans les syndicats, les travailleurs syndiqués, reçoivent le même genre de cour de langue? Est-ce qu'ils fréquentent la même école de langue, par exemple?

M. Pratte: Il s'agit assurément de la même école.

M. Allmand: Je pense que vous envisagez de changer l'école de langue de Place Ville-Marie à Montréal, car vous avez l'impression qu'elle ne fait pas un travail efficace. Est-ce exact?

M. Pratte: Non pas que je sache, monsieur. Je pense que le changement auquel vous pourriez faire allusion, est dû au fait qu'il y a quelque temps, environ un an, nous faisons fonctionner cette école nous-même après un accord passé avec la personne qui dirigeait effectivement cette école. Nous en arrivons à la fin de notre contrat, si vous préférez. Mais pour autant que je sache, nous n'envisageons pas de changement contre cette école et une autre.

M. Allmand: Monsieur le président, je ne poserai pas d'autres questions à ce sujet, mais tôt ou tard, le commissaire des langues sera présent devant l'un des comités parlementaires, et je pense que nous devrions poursuivre la discussion, non pas uniquement avec Air Canada mais avec toutes les sociétés de la Couronne, pour voir quelle est la progression dans ces cours, car cela est très important pour le Canada.

M. Pratte: Je ne pourrais pas être davantage d'accord avec vous.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur Pratte, pour quand espérez-vous ce changement dans l'instruction aux francophones aussi qu'aux anglophones?

M. Pratte: Aussitôt que possible. Je ne puis vous donner de date exacte.

M. Duquet: Qu'entendez-vous par aussitôt que possible, des semaines, des mois, des années?

M. Pratte: Disons, peut-être d'ici la fin de cette année si c'est nécessaire. Mais, bien sûr, l'une des situations est que nous avons de nombreux francophones qui parlent anglais. La majorité de nos demandeurs francophones sont bilingues d'une façon raisonnable, et d'un point de vue interne nous n'avons pas les mêmes besoins. Si il y a un choix à faire entre un francophone unilingue et un

[Texte]

knows some English and both are equally competent, I suppose you are going to hire the one who knows some English.

Mr. Duquet: Thank you.

The Chairman: In French.

Le président: Monsieur Trudel, une question supplémentaire.

M. Trudel: Oui, merci monsieur le président.

To Mr. Pratte or the other witnesses, you have several trades in Air Canada—I am now thinking particularly of Dorval—and you have just mentioned that there are or there could be unilingual tradesmen, and I am thinking of the French language. Regardless of the trade these people might be performing with Air Canada, if they want to receive instruction, follow courses or pass examinations to get a promotion with Air Canada, all of the instruction, courses or examinations will be in the English language regardless of the first language of the applicant. Is that correct?

Mr. Baldwin: We are trying to develop some French material in this connection, but I think the basic problem you are probably referring to, Mr. Trudel, is that English has become the accepted technical working language in aviation all around the world and that virtually all the manuals relating to aircraft, operating instructions, masses and masses of detail, are basically written in English to begin with, and in the main, even the airlines in Europe will be working with those English manuals, so that where you are engaged in the specialized technical trades, some working knowledge of the English language is almost essential no matter what your basic language is to begin with. Outside that particular area of work, the purely technical area, we are trying to introduce, hopefully, an improved program that will provide the employee with the ability to communicate in other matters, personal working conditions and other things, in the language of his choice.

Mr. Trudel: I could not agree with you more that the technical aviation language of the world, not only of Canada, has been in the English language. But let me put to you a very specific case.

If a tradesman has to repair the upholstery of a seat, this man has nothing to do with the operation of the aircraft in the air, nothing to do with the security, and yet he cannot communicate with his immediate superior in technical terms, and I agree that there are technical terms even in the upholstery field. If he wants to get a supervisory role and there are exams, the English language will be used. Now am I correct in this assumption?

Mr. Baldwin: This is correct at the present time, but on the other hand, I would be the first to say that such a field as seat repair is one where some progress can be made and we could not argue that indefinitely English is the only suitable language that you can use.

[Interprétation]

francophone qui parle un peu anglais, et que tous les deux aient les mêmes compétences, il me semble que nous allons louer les services de celui qui parle un peu anglais.

M. Duquet: Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Trudel, a supplementary question.

Mr. Trudel: Yes, I thank you very much Mr. Chairman.

M. Pratte ou d'autres témoins, qui ont plusieurs bureaux à Air Canada, et je ne pense pas particulièrement à Dorval, et vous venez juste de dire qu'il y a ou qu'il pourrait y avoir des agents unilingues, et je pense à la langue française. Sans tenir compte du service que ces personnes peuvent rendre à Air Canada si elles désirent recevoir des cours de langue et subir des examens afin d'obtenir une promotion à l'intérieur d'Air Canada, tous les cours, ou les examens se feront en anglais sans tenir compte de la langue maternelle du demandeur. Est-ce exact?

M. Baldwin: Nous essayons de mettre au point certains enseignements en français à ce sujet, mais je crois que le problème fondamental auquel vous faites probablement allusion, monsieur Trudel, est que l'anglais est devenu la langue technique acceptée dans l'aviation de par le monde et que virtuellement tous les ouvrages concernant l'aviation, les instructions de fonctionnement, et tous les détails sont écrits avant tout en anglais, et dans l'ensemble même les compagnies aériennes européennes travailleront avec ces ouvrages anglais, si bien que lorsque vous travaillez dans des spécialités techniques, il est essentiel d'avoir une certaine connaissance de l'anglais peu importe quelle soit votre langue maternelle. A part cet aspect particulier du travail, l'aspect purement technique, nous essayons d'introduire, avec beaucoup d'espoir, un programme amélioré qui permettrait à un employé capable de communiquer dans d'autres sujets, sous d'autres conditions personnelles de travail et d'autres matières, dans la langue de son choix.

M. Trudel: Je ne puis qu'être d'accord avec vous pour reconnaître que la langue technique dans l'aviation de par le monde, non seulement au Canada, a toujours été la langue anglaise. Mais permettez-moi de vous parler d'un cas plus spécifique.

Une personne doit réparer l'ébénisterie d'un siège, cette personne n'a rien à voir avec les opérations en vol, rien à voir avec sa sécurité, et pourtant il ne peut pas communiquer avec son supérieur hiérarchique pour les termes techniques et je reconnais qu'il y a des termes techniques, même dans le domaine de l'ébénisterie. Si cette personne désire exercer un rôle de direction et qu'il y a des examens, on utilisera la langue anglaise. Maintenant ai-je raison en faisant cette supposition?

M. Baldwin: A l'heure actuelle ceci est exact, mais d'un autre côté je serais le premier à dire que le domaine de l'ébénisterie est l'un où l'on pourrait faire certains progrès et nous ne pouvons pas discuter du fait que l'anglais est définitivement la seule langue possible dans ce domaine.

[Text]

Mr. Trudel: I use that specific issue but I could raise several more. I feel that this is a question of fact that could stand to be corrected.

Mr. Baldwin: Yes.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. McGrath: Just by way of a supplementary.

The Chairman: Yes, Mr. McGrath.

• 1640

Mr. McGrath: Do you propose, Mr. Pratte—certainly within the Quebec operation of Air Canada—to change your policy with respect to giving greater equality to Francophones? I was a bit surprised to learn that a Francophone, a French-speaking Canadian, does not have the same opportunity within Air Canada as an English-speaking Canadian with respect to your present hiring and recruiting practices and your present, shall I say, semi-skilled placements.

Mr. Pratte: I think this is certainly a situation that has to be corrected.

Mr. McGrath: Obviously if you are operating in Trois Rivières, Sept Îles, Quebec City or Montreal these people should have some advantage, just as an English-speaking person should have an advantage in the English-speaking part of the country.

Mr. Pratte: Theoretically you are absolutely right. It is quite true that most of our employees at the Dorval base are basically Francophones, although I am sure most of them are reasonably fluent in English. I suppose one of the problems is that we have to have flexibility in transferring people across the system from one base to another and from one station to another and this is where the complication arises. However, I certainly would agree with you that it is unfair to require an applicant for Trois Rivières or Bagotville, or wherever, to speak English if he is going to stay there and is happy to stay there and does not meet an English-speaking Canadian once in three years. I think this is basically wrong and it has to change if it still exists. I think changes have been made so that in those places we do not require knowledge of English as we do in other places. People have to realize that if they are unilingual one way or the other that it is bound at one point in time—if they want to get ahead in the company—to affect their chances of transfer. In the same manner, if you want to have full flexibility to transfer across the system you should not only know French or English but maybe Russian, German, Swedish and a number of other languages.

Mr. McGrath: I am now talking primarily about jobs which do not involve direct contact with the public, and surely there must be many of them within the system.

Mr. Pratte: Yes, the maintenance people. In the maintenance field I suppose one of the problems is the one Mr. Baldwin just alluded to, that the technical language—this does not apply, in my view, to the job of

[Interpretation]

M. Trudel: Je voulais citer cet exemple spécifique mais je pourrais vous en citer d'autres. Il me semble qu'il s'agit là d'une question de faits qu'il faudrait corriger.

M. Baldwin: C'est exact.

Le président: Monsieur Marshall.

M. McGrath: Juste en guise de question supplémentaire.

Le président: Oui, monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur Pratte, proposez-vous un changement de politique qui aurait pour effet d'assurer plus d'équité aux francophones surtout dans le cadre des opérations québécoises d'Air Canada? C'est avec surprise que j'ai appris qu'un Canadien francophone n'a pas les mêmes débouchés qu'un Canadien anglophone à Air Canada étant donné les méthodes de recrutement actuelles et les placements actuels de travailleurs semi-spécialisés.

M. Pratte: Il est clair pour moi qu'il faut remédier à cette situation.

M. McGrath: Manifestement, si vous desservez Trois-Rivières, Sept-Îles, la ville de Québec ou celle de Montréal, les habitants de ces régions devraient se voir offrir certains avantages tout comme un anglophone devrait obtenir certains avantages dans une région anglaise du pays.

M. Pratte: Sur les points théoriques, vous avez entièrement raison. Il est certain que la plupart de nos employés à Dorval sont surtout des francophones bien que la plupart d'entre eux maîtrisent l'anglais, selon moi. Un des problèmes que nous devons faire face c'est celui d'assurer une certaine souplesse dans les transferts d'employés d'une base à une autre et d'un poste à un autre, c'est là que surgissent les difficultés. Toutefois, je suis entièrement d'accord avec vous qu'il est injuste de demander à un candidat qui s'est basé à Trois-Rivières, à Bagotville, ou ailleurs, de parler anglais, il restera sur place avec plaisir, s'il rencontre un Canadien anglais qu'une fois tous les trois ans. Je crois que cela est complètement erroné et qu'il faut modifier ce système s'il prévaut toujours. Je crois qu'on a apporté certaines modifications de sorte que pour les personnes employées dans ces endroits, nous n'exigeons plus la connaissance de l'anglais comme nous le faisons ailleurs. Les gens doivent comprendre que s'ils sont unilingues, anglais ou français, tôt ou tard, cela pourrait nuire à leur chance de transfert, s'ils veulent progresser dans la compagnie. De la même manière, si l'on veut avoir toutes ses chances de mutation dans le système, il faudrait connaître non seulement l'anglais et le français mais également le russe, l'allemand, le suédois peut-être et encore bien d'autres langues.

M. McGrath: Je parle surtout des emplois qui n'impliquent pas des rapports directs avec le public; ils doivent être nombreux dans votre réseau.

M. Pratte: Oui, notamment les responsables de l'entretien. Dans le domaine de l'entretien, M. Baldwin nous a signalé l'un des problèmes qui se pose, à savoir celui de la langue technique, évidemment, cela ne s'applique pas à

[Texte]

repairing seats—is English. Even in some other countries where French happens to be the basic language I am told the manuals are not translated, only summaries of the manuals are translated and made available to the employees.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. McGrath: Thank you.

Mr. Marshall: Mr. Pratte, further to Mr. Thomas' questions on the clearly defined objectives, did you say that you had suggested to the CTC or to the Minister what your objectives should be?

Mr. Pratte: We have had discussions with the Ministry on that and have made suggestions to the Ministry. I think this is what the Minister was referring to when he stated to a delegation from Winnipeg about two or three days ago that he was preparing a paper on Air Canada.

Mr. Marshall: That will define your objectives?

Mr. Pratte: I hope it will define our objectives.

Mr. Marshall: You mentioned in answer to a question about the airport in Toronto that it was a decision of the government. How involved are you in decisions such as these with respect to the input of information in the planning for large airports where you are the main carrier?

Mr. Pratte: We are consulted on the effect it is going to have on our operations, I suppose, but this is the extent of our contribution. We tell the government, if they ask us—and they do ask us—what we feel it is going to do to our operation to have two or three airports as opposed to one, and we give them some numbers and they make the decision.

Mr. Marshall: Yes, but the process should be that there is a need for an airport and the people to whom they should first go and ask if we need a larger airport in Toronto, Montreal or anywhere should be Air Canada because you are the main national airline.

Mr. Pratte: They may ask for our views about whether an airport is needed in Toronto or Ste-Scholastique, for that matter, at a given point in time and we give them our advice and they may or may not follow it.

Mr. Marshall: A decision was made in 1969 to put a \$400 million airport in Ste-Scholastique. Were you aware of it before the announcement was made or were you in on the discussions that there was a need for a...

Mr. Pratte: Our advice was sought about whether an airport was needed and certainly we provided some input on where in our view the airport should be located strictly from an operational point of view.

[Interprétation]

la réparation des sièges, par exemple, à mon humble avis. Mais la langue technique utilisée c'est l'anglais. Même dans d'autres pays où le français est la première langue, j'ai appris que les guides ne sont pas traduits, l'on ne traduit que les résumés des guides qui sont alors remis aux employés.

Le président: Monsieur Marshall.

M. McGrath: Je vous remercie.

M. Marshall: Monsieur Pratte, à la suite des questions de M. Thomas au sujet de vos objectifs précis, avez-vous dit que vous aviez fait savoir à la Commission canadienne du transport ou au Ministre quels devraient être nos objectifs?

M. Pratte: Nous avons eu des discussions à ce sujet avec le Ministère et nous avons fait des propositions au Ministère. C'est de cela que devait parler le Ministre lorsqu'il a déclaré une délégation de Winnipeg, il y a deux ou trois jours, qu'il préparait un mémoire sur Air Canada.

M. Marshall: Qui définira vos objectifs?

M. Pratte: Je l'espère.

M. Marshall: En réponse à une question au sujet de l'aéroport de Toronto, vous avez signalé qu'il s'agissait là d'une décision du gouvernement. De quelle façon participez-vous aux décisions comme celles-là qui ont trait à la compilation de renseignements relatifs à la planification des grands aéroports dans lesquels vous représentez le plus grand transporteur?

M. Pratte: On nous consulte quant aux conséquences que cela pourrait avoir sur nos opérations, je suppose, mais c'est là que s'arrête notre participation. Si le gouvernement nous le demande, et généralement il le fait, nous lui disons quelles seront les conséquences pour nos opérations d'avoir deux ou trois aéroports au lieu d'un, nous lui donnons des chiffres et il prend la décision finale.

M. Marshall: Oui, mais il faudrait se rendre compte qu'un aéroport est nécessaire il faudrait s'adresser en premier lieu à Air Canada pour savoir si nous avons besoin d'un plus grand aéroport à Toronto, à Montréal ou ailleurs étant donné que vous êtes la plus grande compagnie aérienne, sur le plan national.

M. Pratte: On peut nous demander notre opinion pour savoir si Toronto, Ste-Scholastique a besoin d'un aéroport, à un moment donné, et nous allons donner notre avis mais celui-ci n'a rien de contraignant.

M. Marshall: En 1969, on a pris la décision de consacrer 400 millions de dollars afin de construire un aéroport à Ste-Scholastique. Étiez-vous au courant du projet avant qu'il ne soit annoncé ou avez-vous participé aux discussions préalables...

M. Pratte: On nous a demandé notre avis au sujet de la nécessité d'un aéroport et nous avons très certainement donné des indications quant à l'endroit où l'aéroport devrait être implanté, du point de vue strictement opérationnel.

[Text]

● 1645

Mr. Marshall: I do not want to put Mr. Baldwin on the spot, but it seems to me that shortly after Mr. Marchand and Mr. Jamieson made the joint announcement that Mr. Baldwin said there was no need for an airport in Ste. Scholastique for another ten years.

Mr. Baldwin: I think that was said by my predecessor, the late Mr. McGregor, sir.

Mr. Pratte: I do not think Mr. Baldwin ever said that. Not that I know of.

Mr. Marshall: I am sorry. Getting closer to home, I do not want to give you as large a compliment as Mr. Stewart gave you but I do want to compliment you on instituting this direct service from Montreal to Sydney to Stephenville. I think it is a very busy route and you have good loads. If the traffic load is sufficient at the end of the summer season will you continue that second service?

Mr. Baldwin: You mean the Montreal-Stephenville service, sir?

Mr. Marshall: Right, flights 986 and 987.

Mr. Baldwin: My recollection of the winter schedule is that our traffic forecast did not indicate continuation, but I would have to refresh my mind on that, sir. I do not think I have the winter schedule with me. No, it is not in. Mr. Taylor confirms that it is not in the winter schedule because the traffic forecast indicated it would not sustain it during the winter months.

Mr. Marshall: What are your plans to revert back to the regular service that you have now, the Vanguard service?

Mr. Baldwin: My recollection—and this is confirmed by Mr. Taylor—is that the Vanguard service will be converted to a DC-9 service.

Mr. Marshall: In a few days could I get your plans and your schedule for that...

Mr. Baldwin: The timetable, the exact time of day, has not yet been developed. The schedulers are still working on the exact time of day for the winter plans. However, again speaking from recollection, there would be a single operation through Stephenville and it would be a DC-9 operation.

Mr. Marshall: But at the present time the office does not have a schedule for the fall?

Mr. Baldwin: The schedulers are meeting this month on the winter timetable.

Mr. Marshall: With respect to the Ste. Scholastique airport—they are doing a lot of repairs to the present Montreal airport, to the tune of \$15 million, I think—what will happen to the present airport when the Ste. Scholastique airport is built?

[Interpretation]

M. Marshall: Je ne voudrais pas mettre M. Baldwin sur la sellette, mais il me semble que peu à près la déclaration commune de M. Marchand et de M. Jamieson, M. Baldwin aurait dit que Sainte-Scholastique n'aurait pas besoin d'un aéroport d'ici dix ans.

M. Baldwin: Je crois que c'est mon prédécesseur qui a affirmé cela, feu M. McGregor, monsieur.

M. Pratte: Je ne pense pas que M. Baldwin ait jamais déclaré pareille chose. Du moins, pas que je sache.

M. Marshall: Je regrette. Pour en revenir à une question qui me tient à cœur, je ne voudrais pas faire louange comme M. Stuart mais j'aimerais vous féliciter pour avoir mis en œuvre un service direct Montréal, Sydney, Stephenville. Je pense qu'il s'agit là d'une voie très fréquentée et que les avions sont bien chargés. Si le trafic est suffisant, allez-vous continuer d'assurer le service, à la fin de saison d'été?

M. Baldwin: Vous parlez du service Montréal-Stephenville, monsieur.

M. Marshall: C'est exact, les vols 986, 987.

M. Baldwin: Pour autant que je me souviens du programme d'hiver, nos prévisions de trafic n'appelaient pas une prolongation de ce service mais je devrais, toutefois, me rafraîchir la mémoire sur ce sujet. Je ne crois pas avoir l'horaire d'hiver avec moi. Non, je ne l'ai pas. M. Taylor me confirme que ce service n'est pas prévu dans l'horaire d'hiver étant donné que nos prévisions indiquaient que le trafic ne serait pas suffisant pour assurer ce service au cours de l'hiver.

M. Marshall: Comment envisagez-vous de revenir au service régulier que vous assurez à présent, le service Vanguard.

M. Baldwin: Si j'ai bonne mémoire et M. Taylor me le confirme, le service Vanguard sera remplacé par un service DC-9.

M. Marshall: Pourriez-vous me communiquer vos projets et votre horaire pour ce service, dans quelques jours...

M. Baldwin: L'horaire exact n'a pas encore été mis au point. Les planificateurs sont en train d'établir l'heure exacte pour les programmes d'hiver. Toutefois, et encore une fois je parle de mémoire, l'on ne prévoit qu'un seul service pour Stephenville, un service DC-9.

M. Marshall: A l'heure actuelle, le bureau n'a-t-il pas un horaire d'automne?

M. Baldwin: Les planificateurs se réuniront au cours de ce mois afin d'étudier l'horaire d'hiver.

M. Marshall: En ce qui concerne l'aéroport de Sainte-Scholastique, je crois savoir que l'on fait actuellement énormément de travaux de réfection à l'aéroport de Montréal, une somme de l'ordre de 15 millions de dollars, je crois. Que deviendra l'aéroport actuel, une fois l'aéroport de Sainte-Scholastique construit?

[Texte]

Mr. Baldwin: A substantial portion of our operations, particularly the short haul type of operations, will continue at Dorval.

Mr. Marshall: The short haul?

Mr. Baldwin: The short to medium haul.

Mr. Marshall: Back to Newfoundland.

Mr. Baldwin: You travel fast!

Mr. Marshall: Yes. You mentioned the tourist service and the information service, and I have to mention that you go so far as to have one of your regional men say publicly that EPA have such a wonderful service that more people should use it. I am wondering how this fits in with your advertising policy.

Mr. Baldwin: I would like to know about that statement, if you could give me more details.

Mr. Marshall: Mr. Taylor knows about it. Have you advanced any further in your planning with regard to regional air policy between the Deer Lake airport in western Newfoundland and the Stephenville airport?

Mr. Pratte: No, I do not think we have, sir, except that I understand there have been meetings of a committee that was set up by the two communities. I think they met both with our representatives and those of EPA last Friday and we are awaiting the report of that committee to find out to what extent it is going to affect our service.

• 1650

Mr. Marshall: From this technical point of view, what do your experts say about the suitability of both airports for landing, weather, etc.?

Mr. Baldwin: We at Air Canada would say that Stephenville is a more suitable airport for our purposes. Deer Lake does not at the present time meet the operating standards that we set for ourselves.

Mr. Marshall: EPA is still a different story.

Mr. McGrath: I have a supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Are you suggesting that operating conditions at Deer Lake do not meet your safety criteria?

Mr. Baldwin: No, I think it is basically the total structure of the airport—the type of runways, aids to navigation and all the things that go with that.

Mr. McGrath: From a topographical air dynamics point of view, of actually getting in and out with respect to the local topography, which is ..

Mr. Baldwin: I do not think there is anything wrong with the approaches.

The Chairman: Mr. Marshall, have you finished? Monsieur Laflamme.

[Interprétation]

M. Baldwin: Une grande partie de nos vols, passeront toujours par Dorval, surtout le petit courrier.

M. Marshall: Les petits courriers?

M. Baldwin: Les petits et les moyens courriers.

M. Marshall: Retour à Terre-Neuve.

M. Baldwin: Vous voyagez vite.

M. Marshall: Oui. Vous nous avez parlé du service de tourisme et de renseignement et je dois signaler que l'un de vos agents régionaux a été jusqu'à dire publiquement que l'EPA assurait un service vraiment extraordinaire et que plus de gens devraient y avoir recours. Je me demande si cela cadre avec votre politique publicitaire.

M. Baldwin: J'aimerais en savoir plus au sujet de cette déclaration.

M. Marshall: M. Taylor sait de quoi il s'agit. Avez-vous fait des progrès dans la planification relative à la politique aérienne régionale pour les lignes qui relient l'aéroport de Deer Lake dans l'Ouest de Terre-Neuve à l'aéroport de Stephenville?

M. Pratte: Non, je ne le pense pas, monsieur, mais je crois savoir qu'un comité créer par ces deux communautés s'est réuni à ce sujet. Je crois qu'ils se sont réunis avec le représentant et ceux de l'EPA vendredi dernier, et nous attendons le rapport du comité afin de savoir dans quelle mesure cela concernera nos services.

M. Marshall: De ce point de vue technique, au sujet de ces deux aéroports, que disent vos spécialistes quant aux conditions d'atterrissage, climatiques, etc. etc.?

M. Baldwin: En tant que représentant d'Air Canada, nous dirions que Stephenville correspond beaucoup plus à ce que nous attendons. A l'heure actuelle, Deer Lake ne correspond pas aux normes de fonctionnement que nous nous sommes établis.

M. Marshall: Pour EPA c'est toujours une autre histoire.

M. McGrath: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Prétendez-vous que les conditions de fonctionnement à Deer Lake ne correspondent pas à vos normes de sécurité?

M. Baldwin: Non, il s'agit de la structure de l'aéroport dans son ensemble—le genre des pistes, et tous les moyens de contrôle de navigation.

M. McGrath: Du point de vue topographique de la dynamique de l'air, c'est-à-dire pour le décollage et l'atterrissage de part la topographie locale, qui est ..

M. Baldwin: A mon avis, les approches de cet aéroport ne sont pas en cause.

Le président: Monsieur Marshall, avez-vous terminé? Mr. Laflamme.

[Text]

M. Laflamme: Monsieur le président, j'aimerais poser certaines questions à M. Pratte relativement au rôle d'Air Canada. Je crois que M. Pratte a dit tout à l'heure que les objectifs d'Air Canada ont été atteints depuis longtemps. Je voudrais demander à M. Pratte si, présentement, à travers le pays, il existe des lignes qu'Air Canada cesserait de desservir si ce n'était pas une corporation de la Couronne.

M. Pratte: Si vous me demandez s'il y a un certain nombre de lignes qui ne sont pas payantes et que nous desservons, la réponse est oui. Il y a un grand nombre de lignes que nous desservons et où nous ne faisons pas d'argent. Ce qui ne veut pas dire qu'une corporation, qui ne serait pas une corporation de la Couronne les abandonnerait nécessairement, mais il faut se demander si elle accepterait d'en desservir autant que nous en desservons.

M. Laflamme: C'est-à-dire que, même au point de vue commercial, une corporation qui ne serait pas une corporation de la Couronne maintiendrait, afin d'assurer un service au public, certains secteurs de lignes, même s'ils ne sont pas aussi payants que d'autres?

M. Pratte: Pas dans la mesure où nous le faisons, j'en suis certain.

M. Laflamme: C'est donc dire que si cela cessait d'être une corporation de la Couronne et devenait simplement une entreprise privée, que des modifications substantielles seraient apportées dans les lignes d'Air Canada, est-ce exact?

M. Pratte: Ce qu'il adviendrait si Air Canada cessait d'être une corporation de la Couronne, je ne suis pas en mesure de vous le dire, mais je suis certain que dans une telle éventualité, cela serait une corporation dont le seul objectif serait de faire un profit. Si cela devient une corporation dont le seul objectif est d'être profitable, j'ai bien l'impression à ce moment-là que certains services seraient abandonnés.

M. Laflamme: Je comprends, mais dans un service comme celui d'Air Canada à travers le pays, une corporation, même si elle n'est pas une corporation de la Couronne, doit comprendre qu'il y a certains secteurs de lignes qui sont moins payants que d'autres, qui sont même déficitaires pendant certaines périodes, mais qui sont utiles pour l'avenir.

M. Pratte: Si un service est déficitaire momentanément ou simplement parce que nous entendons développer un marché, qui va être déficitaire pendant deux ou trois ans, mais qui deviendra rentable au cours des années subséquentes, cela c'est une chose. Mais si un service est institué aujourd'hui pour des raisons d'intérêt public, parce que les deux communautés qui sont desservies ont besoin d'un service aérien, mais que l'on ne peut envisager d'avoir un service profitable avant 10 ans ou 15 ans, cela ne devient pas un service établi pour des fins commerciales, mais seulement pour des fins sociales ou des fins de haute politique. On voit ce que les compagnies américaines font aujourd'hui, elles veulent abandonner ou réduire leurs services à bien des endroits, précisément pour des raisons purement économiques et elles instaurent des services seulement lorsqu'elles prévoient pouvoir faire un profit en moins de trois, quatre ou cinq ans.

[Interpretation]

Mr. Laflamme: Mr. Chairman, I would like to direct some questions to Mr. Pratte with respect to mission of Air Canada. I think that Mr. Pratte said earlier that the objectives of Air Canada have been achieved for quite a long time. I would like to ask Mr. Pratte if, actually, throughout the country, there are lines that Air Canada would drop if it was not a Crown Corporation.

Mr. Pratte: If you are asking me whether there is a number of lines that are not profitable and that we service, the answer is yes. There are a great number of lines that we service where we do not make any money. That does not mean that a corporation that would not be a Crown corporation would drop them necessarily, but we must question whether it would upset to service as many as we do.

Mr. Laflamme: That is to say, even in terms of trade, if a corporation that would not be a Crown corporation would maintain, in order to provide a service for the public some lines, even if they are not as profitable as others?

Mr. Pratte: Not to the extent that we do it, I am sure of that.

Mr. Laflamme: Then it means that if it was no longer a crown corporation and just became a private company, that substantial changes would alter in Air Canada lines, is that right?

Mr. Pratte: What would happen if Air Canada was no longer a Crown corporation, I cannot tell you; but I am sure if it was so, it would be a company whose sole objective would be profit. If it does become a company whose sole objective is profit, I do feel that some services would be dropped.

Mr. Laflamme: I see, but in a service like Air Canada throughout the country, a company, even if it is not a Crown corporation, must I understand that there are some lines which are less profitable than others, they are even in deficit for some time, but that are useful for the future.

Mr. Pratte: If the service is momentarily in deficit or just because we expect to develop a market that is going to be in deficit for two or three years, but that will become profitable on the fourth or fifth year, it is a thing. But if a service is instituted today because of public interest, because the two communities which are serviced need an air service, but that we can expect to have a profitable service before ten or fifteen years, it is no longer a service set for commercial ends, but only for social ends or for policy ends. One sees what the American companies do today. They want to drop or to limit their services in many places, precisely, for purely economic reasons and they put up services only when they foresee that they will be able to make a profit in less than three, four or five years.

[Texte]

Mr. Laflamme: Je vous pose ces questions justement parce qu'on dit, et c'est exact, qu'Air-Canada est une corporation de la Couronne. Tout à l'heure vous vous posiez la question, à savoir quel serait son rôle futur. Mais étant donné que les objectifs initiaux d'Air-Canada ont été atteints et qu'en fin de compte cette corporation, qui dessert le pays à l'intérieur de l'Est à l'Ouest, existe, est-ce qu'en réalité Air-Canada a un rôle social à jouer?

• 1655

Mr. Pratte: Personnellement, j'en suis convaincu. Le rôle d'Air-Canada, à mon point de vue, c'est purement et simplement d'articuler les communautés d'intérêt à l'intérieur du pays et entre le pays et l'extérieur du pays, et s'opérer à la façon d'une société commerciale dans la mesure du possible, compte tenu du fait qu'Air Canada devra continuer à desservir des communautés pour des raisons d'ordre social. Dans un tel cas, la corporation devrait recevoir des subsides du gouvernement.

Mr. Laflamme: En somme, si je comprends bien, c'est que la direction d'Air Canada n'envisage pas la possibilité de promouvoir la vente d'Air Canada à des intérêts privés?

Mr. Pratte: Évidemment, ce n'est pas une décision qui...

Mr. Laflamme: Je comprends.

Mr. Pratte: ...revient à Air Canada, mais personnellement étant donné qu'Air Canada existe, étant donné que nous avons un personnel qualifié qui a été formé, à mon avis, ce serait une erreur fondamentale que de dire qu'Air Canada doit devenir une société privée. À ce moment-là, le Canada, si le gouvernement du Canada prenait cette décision-là, irait exactement à l'encontre de la tendance dans les autres pays et plus particulièrement aux États-Unis où le président de Pan American, a récemment, déclaré à un Comité du Congrès ou du Sénat qu'objectivement, si c'était politiquement réalisable, les États-Unis ne devraient avoir qu'un seul transporteur principal, parce que la concurrence qui existe aux États-Unis actuellement est telle que le prix est trop coûteux. Et c'est ce qui arrive, la concurrence a évidemment de bons côtés, mais à un moment donné quand on doit investir autant d'argent qu'on doit le faire pour donner un service adéquat, le prix qu'on doit payer pour la concurrence est tel que cela devient ruineux, non seulement pour l'entreprise, mais pour le pays. C'est ce qui arrive aux États-Unis actuellement. C'est un excès de concurrence, un excès de capacités qui fait que toutes les compagnies, toutes, c'est un *overstatement* mais presque toutes les compagnies sont dans une situation financière extrêmement difficile. Ainsi, entre New York et Londres, il n'y a pas une des compagnies principales qui fait de l'argent actuellement. Et pourtant c'est probablement le marché le plus important au monde. C'est tout simplement un excès de concurrence. Il faut éviter que la même chose se produise au Canada, parce que nos moyens sont beaucoup plus limités que ceux qui sont disponibles aux États-Unis.

Mr. Laflamme: Merci.

The Chairman: Mr. Skoberg.

[Interprétation]

Mr. Laflamme: I am asking these questions just because it is said, and it is true, that Air Canada is a crown corporation. Earlier you were wondering what will be its future mission. But since the initial objectives of Air Canada have been achieved and that in the end the corporation, that serviced the country from east to west, exists, does really Air Canada have a social role to play?

Mr. Pratte: Personally, I am convinced of that. According to me, the mission of Air Canada is merely to articulate the interest communities within and without the country, and to operate like the commercial company as much as possible, taking into account the fact that Air Canada will have to go on servicing communities on social grounds. In such a case, the corporation should get grants from the government.

Mr. Laflamme: By and large, if my understanding is correct, the management of Air Canada, does not contemplate the possibility to promote the sale of Air Canada to private interests?

Mr. Pratte: Obviously, it is not a decision that...

Mr. Laflamme: I understand.

Mr. Pratte: ...is to be taken by Air Canada, but personally, since Air Canada is existing, since we have a qualified personnel which has been trained, I think that it would be a basic mistake to say that Air Canada must become a private company. At that stage, Canada, if the government of Canada was to take such a decision, would go exactly against the other countries trend and particularly the United States' trend where the Chairman of Pan American recently said to the Congress or the Senate, that objectively, if it was politically feasible, the United States should have but one main transporter, because with the competition in the United States at the present time, the prices are too high. And that is what is happening, competition is a good thing, but at a certain time when you have to interest as much money as is necessary to provide an adequate service, the price to be paid for competition is such that is ruinous, not only for the company, but for the country. Presently, that is what is happening in the United States. It is an excess of competition, an excess of capacities, and explains the reasons why companies, all the companies, it is an overstatement, but almost all the companies are in a very difficult, financial situation. Thus, between New York and London, there is not one company which is making money now. Yet, nevertheless, it is the most important market in the world. That is but an excess of competition. We must avoid the same thing to happen in Canada, because our means are more limited than those available in the United States.

Mr. Laflamme: Thank you.

Le président: Monsieur Skoberg.

[Text]

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. Just to follow up on that question I quite agree with Mr. Pratte that if we are going to end up with a regional air carrier policy that has taken over some of the lucrative routes that Air Canada has given up, then Air Canada is going to have to absorb some of those routes that are not at a break even point and we will be in trouble. The thing that bothers me, though, is that I am not so sure we are as socially conscious as much as profit conscious in some of the runs we talked about a little while ago.

Why did Air France carry the Montreal hockey players down to the States in the playoffs instead of Air Canada?

Mr. Pratte: Air France carried the Canadiens?

Mr. Skoberg: That was my understanding from Montreal.

A Witness: They carried some of the charters and we had some of them.

Mr. Pratte: Certainly during the playoffs I think we carried the Canadiens. Quebecair has some of the charters.

Mr. Skoberg: Would you check to make sure which airline it was?

Mr. Baldwin: It was Quebecair. They had some of the earlier winter charters.

Mr. Pratte: Yes, but not during the playoffs. I think we had them all during the playoffs and we brought them back with the Stanley Cup.

Mr. Skoberg: I understand that on the Jumbo's international flights that you charge \$2—in fact on the domestic flights as well—for the use of the headsets. I understand you charge \$2 for the use on the international section of the flight, then \$2 on the domestic section of the flight, if it is a continuous flight. How do you justify that type of charge if you expect to compete with other airlines on the international flights that you have been talking about?

• 1700

Mr. Baldwin: Actually, we do not have this operation yet. They are different flights, Mr. Skoberg. The trans-Atlantic is one flight and a movie is shown: the domestic service is with another aircraft. We have a separate service, a trans-Atlantic, with another aircraft to London.

Later, if the schedule goes into effect, we will have a through aircraft, Frankfurt-Paris-Montreal-Toronto which will then go on to Vancouver. But we consider these as two separate flights, one domestic flight and one international flight, with two separate sets of service. Complete cabin service is provided on each sector, including the rerun of the movies on each sector, and so on.

Mr. Skoberg: That type of a nuisance charge, though—do you really consider that brings about good customer satisfaction?

[Interpretation]

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Pour poursuivre ce sujet, je suis tout à fait d'accord avec M. Pratte que si nous nous retrouvons avec une politique de transport régionale qui reprend les itinéraires rentables qu'Air Canada a abandonnées, alors Air Canada devra absorber certains de ces itinéraires qui sont plus ou moins déficitaires et nous serons en difficulté. Toutefois, ce qui me préoccupe, c'est que je ne suis pas certain que nous ayons autant de conscience sociale que de conscience commerciale dans certains des parcours que nous avons parlé il y a quelques instants.

Pourquoi Air France a-t-il transporté les joueurs de hockey de Montréal aux États-Unis pour les matchs au lieu d'Air Canada?

M. Pratte: Air France a transporté les Canadiens?

M. Skoberg: C'est ce que j'ai cru comprendre d'après Montréal.

Un témoin: Nous nous sommes partagés les vols nolisés.

M. Pratte: Au cours des matchs, je crois que nous avons transporté les Canadiens. Québecair s'est occupé de certains des vols nolisés.

M. Skoberg: Pourriez-vous vérifier pour savoir de quelle ligne il s'agissait?

M. Baldwin: Il s'agissait de Québecair. Ils ont eu certains des vols nolisés au début de l'hiver.

M. Pratte: Oui, mais non pas durant les matchs. Je crois que nous nous en sommes occupés pendant les matchs et que nous les avons ramenés avec la Coupe Stanley.

M. Skoberg: Je crois que sur les vols internationaux en Jumbo vous faites payer \$2—d'ailleurs même sur les vols intérieurs—pour l'utilisation des écouteurs. D'après ce que je sais, vous faites payer \$2 pour l'utilisation lors de la partie internationale du vol, puis \$2 pour la partie intérieure du vol, si c'est un vol sans arrêt. Comment justifiez-vous ce genre de frais supplémentaires si vous espérez concurrencer les autres compagnies aériennes sur les vols internationaux dont vous avez parlé.

M. Baldwin: En fait, nous ne faisons pas encore ce vol. Il y a des vols différents, monsieur Skoberg. Le vol trans-Atlantique en est un et nous projetons un film: le vol intérieur se fait sur un autre appareil. Nous avons un autre vol, un vol trans-Atlantique, avec un autre appareil en direction de Londres.

Plus tard, si ce service devient régulier, nous aurons un appareil qui ira de Francfort à Paris et à Montréal et Toronto puis jusqu'à Vancouver. Mais nous considérons ceci comme deux vols séparés, un vol intérieur et un vol international, donc deux services différents. Un service complet de cabine est fourni pour chaque secteur, y compris la projection des films pour chaque secteur, entre autre.

M. Skoberg: Ce genre de frais supplémentaires agaçant, toutefois—pensez-vous vraiment que cela satisfasse le client?

[Texte]

Mr. Baldwin: In view of the rather high cost of providing this service which the passengers apparently like, based on demand, we felt that we were justified in imposing a charge.

Mr. Skoberg: I suggest you put it in with your fare if you have to. These hidden costs sometimes cause more damage than they give advantage.

We had quite a bit of discussion on bilingual policy and I am wondering why it is that you have not actually produced your bilingual policy so far as Air Canada is concerned so that the employees and everyone concerned, including management, will know exactly where they are going in this regard.

Mr. Pratte: I think it is a valid criticism, sir. We possibly should have produced it earlier and I suppose the basic reason is just a lack of time, though I should not say that because this is certainly a very basic problem. We had intended to produce it this spring but unfortunately Rolls Royce had the misfortune of going bankrupt and Lockheed had some financial problems, and that has absorbed possibly over 50 per cent of my time since early last February.

Mr. Skoberg: With that in mind, Mr. Pratte, and I appreciate the fact that you have not yet produced a bilingual policy, do you consider that to be a managerial prerogative situation or do you consult with those to be affected by the implementation of any program?

Mr. Pratte: I would think that the setting of the policy itself is a subject for management to decide, which does not mean to say that we should not consult with unions and try to assess in advance what the consequences of the policy, when implemented, are going to be. I know that there have been some discussions with the unions.

Mr. Skoberg: I am highly disappointed in the answer, of course. I believe in the industrial democracy approach where you do have consultation between those to be affected and who are the backbone of any industry or airline or anything else. I am sure that everybody is quite mature enough in this day and age to consult...

Mr. Pratte: I have just said that we have had some discussions with the unions already.

Mr. Skoberg: I just hope that before any policy comes in, if you have not got one declared right now, that you will take that into consideration.

In your ticket office in Saskatoon I noticed that Air Canada has to handle Transair tickets—I believe it is Transair but it does not really matter. Are there any reciprocal arrangements for other airlines to handle Air Canada tickets or vice versa? Is there any charge made against Transair or any of the others for handling their tickets?

Mr. Pratte: I do not think that there is any other arrangement whereby we are being handled by a regional carrier; but we are being paid a fee for handling some regional carriers and Transair happens to be one of them.

Mr. Skoberg: It is prorated?

[Interprétation]

M. Baldwin: Étant donné la relative cherté d'un tel service qu'apparemment les passagers aiment, d'après la demande, nous avons pensé que cela justifiait le paiement d'un supplément.

M. Skoberg: Je propose de l'inclure dans le prix du billet s'il le faut. Quelquefois ces dépenses cachées causent plus de torts que d'avantages.

Nous avons passablement parlé de la politique bilingue et je me demande pourquoi vous n'avez pas encore exposé votre politique bilingue en ce qui concerne Air Canada afin que les employés et que toute personne concernée, y compris la direction, sache exactement quelles sont les orientations dans ce domaine.

M. Pratte: C'est une très bonne critique, monsieur. Nous aurions certainement dû l'exposer plus tôt, et je suppose que la raison principale est le manque de temps, bien que cela soit une mauvaise excuse car c'est certainement un problème fondamental. Nous avions l'intention de la publier ce printemps mais malheureusement Rolls Royce a eu le malheur de faire faillite et Lockheed a eu quelques problèmes financiers, et ceci a occupé plus de 50 p. 100 de mon temps depuis début février.

M. Skoberg: Sachant cela, monsieur Pratte, et je comprends que vous n'ayiez pas encore publié une politique bilingue, considérez-vous cela comme une prérogative de la direction ou avez-vous des consultations avec ceux qui sont touchés par la mise en vigueur d'un programme quelconque?

M. Pratte: Je pense que l'énoncé de la politique elle-même relève de la direction, ce qui ne veut pas dire que nous ne devrions pas consulter les syndicats et d'essayer d'estimer par avance quelles seront les conséquences de cette politique lorsqu'elle sera mise en vigueur. Je sais qu'il y a eu des discussions avec les syndicats.

M. Skoberg: Je suis fort déçu par cette réponse bien entendu. Je crois à la stratégie démocratique industrielle où il y a des consultations entre ceux qui sont touchés et qui représentent la colonne vertébrale de toute industrie, toute compagnie aérienne ou autre. Je suis certain qu'aujourd'hui tout le monde a assez de maturité pour consulter...

M. Pratte: Je viens juste de dire que nous avons déjà eu des discussions avec les syndicats.

M. Skoberg: J'espère simplement qu'avant la mise en place de cette politique, si vous n'en avez pas encore mis une sur pied, que vous tiendrez compte de cela.

J'ai remarqué que dans votre bureau des réservations à Saskatoon Air Canada vend des billets pour Trans-air—je crois qu'il s'agit de trans-air mais cela n'a vraiment pas d'importance. Y a-t-il des accords réciproques pour que d'autres compagnies aériennes vendent des billets d'Air Canada ou vice versa? Trans-air ou d'autres compagnies paient-elles quelque chose pour qu'on vende leurs billets?

M. Pratte: Je ne pense pas qu'il y ait un accord quelconque selon lequel nos billets soient vendus par un transporteur régional; mais on nous paie pour nous occuper de certains transporteurs régionaux et il se trouve que Trans-air en soit un.

M. Skoberg: Est-ce au prorata?

[Text]

Mr. Pratte: No, I would not say it is prorated; but they pay us a fee.

Mr. Skoberg: A good fee?

I would like to turn to something that I have always been hung up on: special status for special people, including the first class accommodation on some planes that are running half empty at times, yet no one can get on. I would like to see that partition taken out of planes but I do not suppose I will get my way just yet.

Mr. Baldwin: There are passengers who want first class service and there are passengers that want economy service; but I would agree with you, Mr. Skoberg, in this sense, that a review of what has transpired on a large number of our flights during the last 18 months has indicated that, on a number of the routes at least, we are providing more first class space than there appears to be a market for. We can probably, at least at peak periods, usefully use some of that for economy traffic. There is at present a study under way between maintenance and customer service as to what could be done to adjust the cabin to achieve this.

• 1705

Mr. Skoberg: I understand that you do have some policy now that provides for management levels A and B, for the employees and their wives, to travel on Air Canada free with confirmed space. Trips are provided.

Mr. Baldwin: Can I describe it slightly differently? The manager, if he is travelling on business, is allowed the privilege of making a reservation. He was not previously allowed to do this. He might sit around for two or three days waiting for space available to perform what would normally require half a day somewhere else.

He is allowed to make a reservation in advance, but he is not able—except for a very small, limited group of the most senior management—to retain that reservation if it is required by a paying passenger at the time the flight departs.

Mr. Skoberg: In other words, there is not a confirmed reservation basis in those management levels, A and B.

Mr. Baldwin: No. He may make a reservation, but if that reservation is required for a paying passenger, he would be asked to adjust his flight plans.

You referred to only A and B levels, did you?

Mr. Skoberg: That is right.

Mr. Baldwin: The A and B levels are allowed the privilege of fully confirmed space. They are a relatively small number of employees. The policy I referred to—I am sorry; I apologize—applies to the C and D levels. A study of movement requirements had indicated that in quite a number of cases, we were having rather senior, well-salaried personnel unable to make their trips, spending half a day or a day at the airport hoping to get on a

[Interpretation]

M. Pratte: Non, je ne dirais pas que cela est au prorata mais ils nous versent une redevance.

M. Skoberg: Une redevance?

J'aimerais m'attaquer à quelque chose qui a toujours été mon dada. Les statuts spéciaux pour les personnes spéciales, y compris le compartiment de première classe sur certains avions qui marchent à moitié vides parfois, alors qu'on ne peut pas avoir de place. J'aimerais qu'on supprime cette cloison dans les avions, mais je ne pense pas que je serai exaucé.

M. Baldwin: Il y a des passagers qui veulent un service de première classe et il y a des passagers qui veulent un service économique; mais je suis d'accord avec vous, monsieur Skoberg, dans le sens où après enquête sur un grand nombre de vols au cours des derniers dix-huit mois a indiqué que sur un certain nombre d'itinéraires au moins, l'espace réservé aux premières classes est beaucoup plus important que le marché ne le demande. Nous pouvons probablement; au moins pour les périodes de pointe, en utiliser utilement une partie pour les tarifs économiques. A l'heure actuelle une étude est faite par le Service clientèle et entretien pour déterminer ce qui pourrait être fait pour modifier la cabine dans ce sens.

M. Skoberg: Je crois savoir que vous avez maintenant une politique qui fournit pour le personnel de direction des niveaux A et B, pour les employés et leurs femmes, le moyen de voyager sur Air Canada gratuitement sur des places louées à l'avance. Des voyages sont prévus.

M. Baldwin: Est-ce que je peux expliquer cela d'une manière un peu différente? Si le directeur fait un voyage d'affaires, il a le privilège de faire une réservation. Auparavant il ne pouvait pas le faire. Il pouvait être en attente pendant deux ou trois jours jusqu'à ce qu'une place soit disponible pour faire ce qui normalement ailleurs ne requiert qu'un demi-jour.

Il a le droit de réserver à l'avance, mais il n'a pas la possibilité—sauf pour un groupe très petit et limité représentant les cadres de la direction—de conserver cette réservation si elle est demandée par un passager payant au moment où le vol s'effectue.

M. Skoberg: En d'autres termes, il n'y a pas de réservation ferme pour le personnel de direction de niveaux A et B.

M. Baldwin: Non. Il peut faire une réservation, mais si cette place est demandée par un passager payant, on lui demandera de modifier ses plans de vol.

Vous ne faisiez allusion qu'aux niveaux A et B, n'est-ce pas?

M. Skoberg: C'est exact.

M. Baldwin: On donne aux niveaux A et B le privilège de réservation ferme, il s'agit d'un très petit nombre d'employés. La politique à laquelle j'ai fait allusion—je m'excuse—s'applique aux niveaux C et D. Mais une étude (demande) de déplacements avait indiqué que dans un certain nombre de cas, les cadres supérieurs n'avaient pas la possibilité de faire leurs voyages, et passaient une demi-journée ou un jour à l'aéroport en espérant pouvoir

[Texte]

flight, with time wasted in consequence. We felt that it was well worth their while, that it was money in pocket for the company to grant them space-reserved privileges.

Mr. Skoberg: And in the management levels A and B, this does include their wives?

Mr. Baldwin: No, no. It does not include wives.

Mr. Skoberg: All right. Is this charged back as a book-keeping entry in the operation of Air Canada, these spaces that are taken up by any management level?

Mr. Baldwin: A full record is kept of all these trips by the bureau that takes care of this. This is audited annually.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me then, just what your plans are in regard to the use of Maple Leaf lounges across the country?

Mr. Baldwin: The lounges were introduced basically as a competitive service in the first-class area. This has developed as a practice of most major North American carriers and quite a number of European carriers, and they have in some cases proven their value in maintaining our first-class market. Other cases are perhaps more open to question.

There has recently been a policy review initiated in regard to the continuation of the lounges. We do not as yet have the final recommendations resulting from that review. We do know it is likely to suggest that a number of these be kept open, but that others be either closed or kept open on only a partial basis. This is the preliminary indication of likely results.

Mr. Skoberg: I have no objection to the Maple Leaf lounges, but I understand that in some other countries, and in fact across the line, the amounts of liquor that are consumed there are still chargeable to that person who is buying the refreshments.

Mr. Baldwin: On that point, I think I would not be betraying any particular secrets if I were to indicate that we ourselves favour the introduction of a policy of charging for liquor in these lounges. We did not feel we could introduce it unless our competitors were of a similar mind. We consulted CP Air and they were unwilling to adopt a similar attitude. So for the moment, we are maintaining our present policy.

● 1710

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me if the supply of wine served on Air Canada flights—the majority of the time. I think it is Brights, I forget the name—is put up for competitive tendering? Do any other wineries have the opportunity of bidding for a contract to provide wine for Air Canada services?

Mr. Baldwin: The wines we carry come from several different countries, we have both imported wines and a domestic wine. The demand is basically higher for the imported wines. We do carry a certain proportion of

[Interprétation]

obtenir un vol, occasionnant une perte de temps. Nous avons pensé que cela valait la peine, que cela représentait de l'argent pour la société que de leur accorder des privilèges pour les réservations.

M. Skoberg: Et pour ce personnel de direction de niveaux A et B cela inclut leurs femmes?

M. Baldwin: Non, non. Cela n'inclut pas les femmes.

M. Skoberg: Très bien. Cela entre-t-il dans les livres de recettes de fonctionnement d'Air Canada, ces places qui sont prises par le personnel de direction?

M. Baldwin: Le bureau qui émet les billets enregistrent tous ces voyages, la comptabilité est faite tous les ans.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire alors, quels sont exactement vos plans en ce qui concerne l'utilisation des salons d'accueil pour visiteurs de marque dans le pays?

M. Baldwin: Ces salons ont été installés d'un manière générale, pour servir d'extension à la compétition dans le domaine des premières classes. Cela s'est fait car la plupart des compagnies importantes nord-américaines et un grand nombre de compagnies européennes le faisaient, et dans certains cas cela s'est révélé efficace pour maintenir notre marché de première classe. D'autres cas sont peut-être un peu plus douteux.

Il y a eu récemment une révision au sujet de la continuité de cette politique des salons d'accueil. Nous n'avons pas encore les recommandations finales de cette étude. Nous savons que fort probablement cela suggérera que l'on conserve un certain nombre de ces salons, mais que d'autres devront être, soit fermés ou ouverts mais non plus à plein temps. Ce sont certainement les premières indications qui ressortiront de cette enquête.

M. Skoberg: Je ne m'oppose pas au salon d'accueil pour les visiteurs de marque, mais je crois comprendre que dans certains pays, et en fait de l'autre côté de la frontière, les quantités d'alcool qui sont consommées sont toujours payées par la personne qui achète ces rafraîchissements.

M. Baldwin: Sur ce point, je ne pense pas trahir aucun secret en disant que nous-mêmes sommes en faveur d'une politique visant à faire payer les consommations dans les salons d'accueil. Nous ne pensons pas pouvoir le faire tant que nos concurrents ne le faisaient pas non plus. Lors de consultations CPR nous a dit qu'ils n'étaient pas en faveur d'une telle attitude. Par conséquent, pour le moment, nous appliquons toujours la même politique.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire si le vin servi sur les vols Air Canada—la plupart du temps je crois qu'il s'agit de Brights, je ne me souviens plus du nom—est soumis à une concurrence? Est-ce que d'autres entreprises peuvent demander un contrat pour fournir le vin sur les vols Air Canada?

M. Baldwin: Nos vins viennent de plusieurs pays différents, nous avons à la fois des vins importés et un vin canadien. Généralement la demande pour les vins d'importation est plus importante. Nous avons toujours une

[Text]

domestic wines on all flights, sometimes commissary shortages affect that proportion, but basically it is a said proportion for all flights of imported and domestic wines. The reason we carry the Brights as a domestic wine is that at the time it was decided to carry a domestic wine, Brights were the only wine manufacturer willing to make up the quarter bottle sizes.

Mr. Skoberg: How long ago was that?

Mr. Baldwin: I would think three to four years ago. I am not quite sure, it could be five, but in that general areas.

Mr. Skoberg: We have a winery in Moose Jaw which is the reason I asked the question. We have heard a lot about the investment in the STOL aircraft for service between Ottawa and Montreal, and it makes me wonder somewhat, in all deference, when you see the Board of Directors made up of railway and airline people, just where the differences of opinion and the emphasis may be put on the type of traffic to be offered. How much money is Air Canada going to invest in this experimental stage of STOL aircraft between Ottawa and Montreal?

Mr. Pratte: The answer to that is that we do not know because we do not even know definitely whether it is going to be between Ottawa and Montreal.

Mr. Skoberg: I was using the Minister of Transport's observation.

Mr. Pratte: We just do not know. We certainly do not want, because this is a pilot project, to invest much money of our own. I think we are prepared to act as operators, but I do not think we should subsidize the operation through the other services of Air Canada. I do happen to believe the basic cost of that operation has to be borne by the Ministry of Transport.

Mr. Skoberg: I agree with you and I hope you do not get involved in the large purchase of aeroplanes that we are...

Mr. Pratte: You can be sure that we will not because we want to segregate the costs as well as we can. This is why we want to do it through a subsidiary, as opposed to having it operate as a small unit in a big corporation.

Mr. Skoberg: I will drop to the bottom of the list as my 10 minutes are up.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pratte, a few weeks ago before the External Affairs Committee of which I am a member, allegations were made that Air Canada was selling tours for South African Airlines which also included Rhodesia. It was alleged that this violated to a certain extent the U.N. ban on trading with Rhodesia. I understand you have made some changes since then, so could you tell me what the situation is now? Are you still selling those

[Interpretation]

certain quantité de vin canadien sur tous les vols, quelquefois, à cause d'un manque la proportion est affectée, mais généralement, il s'agit d'une proportion fixe pour tous les vols en ce qui concerne les vins d'importation et les vins canadiens. La raison pour laquelle il s'agit de Brights pour le vin canadien est qu'à l'époque où nous avons décidé d'avoir un vin canadien, Brights était le seul fabricant de vin qui était prêt à faire des bouteilles d'une pinte

M. Skoberg: Il y a combien de temps de cela?

M. Baldwin: Je pense qu'il y a trois ou quatre ans. Je ne suis pas certain, il se peut que cela soit cinq, mais c'est en gros.

M. Skoberg: Nous avons une fabrique à Moose Jaw et c'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question.

Nous avons beaucoup entendu parler au sujet des investissements pour l'avion ADAC entre Ottawa et Montréal, et cela me laisse songeur, avec tout le respect dû, lorsqu'on voit un conseil de directeurs constitué de membres des chemins de fer et de l'aéronautique, quant aux différences d'opinions exprimées pour un tel genre de service. Quels vont être les investissements d'Air Canada à l'étape expérimentale pour cet avion ADAC entre Ottawa et Montréal?

M. Pratte: La réponse à cela c'est que nous ne savons pas parce que nous ne savons même pas en définitive si cela se fera entre Ottawa et Montréal.

M. Skoberg: Il s'agissait de la remarque du ministre des transports.

M. Pratte: Nous ne savons pas. Nous ne voulons certainement pas, étant donné qu'il s'agit d'un projet pilote, investir beaucoup de notre propre argent. Nous sommes prêts à jouer un rôle d'opérateur, mais je ne pense pas que nous devrions subventionner cette opération par l'intermédiaire des autres services d'Air Canada. Il se trouve que je crois que la dépense de base de cette opération doit être supportée par le ministre des transports.

M. Skoberg: Je suis d'accord avec vous et j'espère que vous ne vous lancerez pas dans des achats d'avions que nous sommes...

M. Pratte: Vous pouvez être certain que nous ne le ferons pas parce que nous voulons isoler les dépenses autant que nous pouvons. C'est pourquoi nous voulons le faire par l'intermédiaire d'une filiale, plutôt que par une petite unité à l'intérieur d'une grande entreprise.

M. Skoberg: Étant donné que mes dix minutes sont terminées, je demande à reprendre la parole à la fin de ce tour.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Pratte, il y a quelques semaines, on a avancé devant le comité sur les Affaires extérieures dont je suis membre, que Air Canada vendait des billets pour les lignes sud-africaines, y compris la Rhodésie. On a avancé que ceci violait dans une certaine mesure le blocus des Nations-Unies sur le commerce avec la Rhodésie. Je sais que vous avez effectué quelques modifications depuis, aussi pourriez-vous me dire quelle est la situation

[Texte]

tours for the South African Airlines and are you still advertising them?

Mr. Baldwin: The situation, Mr. Allmand, was the same as described earlier by Mr. Pratte in response, I think, to a question by Mr. Thomas. We not only put out our brochures, but we distribute and handle the brochures of a great many other airlines as well as brochures developed by travel agencies. We do have an interline arrangement with South African Airways as we do with many other airlines for onward movement of travellers. Certain tour brochures were developed by South African Airways, distributed by a Canadian travel agency which had put its name on them, and we, as we do in most cases, allowed the Air Canada overstamp to be used as well because Air Canada would be the initial carrier as far as the United Kingdom, Europe or the connecting point is concerned. Only one of these brochures refers to a tour of Rhodesia. There are several others but they refer to South Africa only. In case of the Rhodesian one, in view of the fact that the government had supported the UN resolution and, after consultation with External Affairs, we felt it would be appropriate that that particular brochure be withdrawn from the market. We have asked the travel agency who was handling it to do this, and we have withdrawn any copies we had.

Mr. Allmand: So you have withdrawn the brochures, but do you still sell the tours?

Mr. Baldwin: No, not the one to Rhodesia; south African tours, yes.

• 1715

M. Trudel: Très brièvement, monsieur le président. Cet après-midi on a parlé des unilingues français ou anglais; présentement, dans la province de Québec, plusieurs syndicats et même des corporations sont à étudier la possibilité d'établir le français langue de travail. Je me demande si le président d'Air Canada pourrait nous donner l'opinion de la compagnie ou s'il est trop tôt pour lui poser une telle question.

M. Pratte: Ma réponse là-dessus, c'est que je pense que pour autant que la base d'entretien de Dorval est concernée, parce que c'est là que nous avons la plus grande concentration d'employés, il nous faut faire un plus grand effort que nous avons fait dans le passé pour que le français devienne la langue de travail.

Il faut assurer que les Français unilingues que nous avons, que nous continuerons d'avoir et que nous pourrions engager à l'avenir, puissent communiquer dans leur langue s'ils le désirent avec leurs contremaîtres dans la mesure où c'est possible. Il me paraît personnellement inacceptable que quelqu'un soit contremaître à Dorval pendant dix ou quinze ans, vive dans un milieu bilingue comme celui de Montréal et ne fasse pas l'effort d'apprendre la langue de la majorité de la population. Je pense qu'il est essentiel que les unilingues ou les francophones, même s'ils sont bilingues, puissent communiquer avec leurs contremaîtres, avec leurs gérants dans la langue de leur choix. Il m'apparaît également essentiel que, sous réserve de ce qu'a dit mon ami M. Baldwin, au

[Interprétation]

à l'heure actuelle? Vendez-vous toujours ces billets pour les lignes sud-africaines et faites-vous toujours de la publicité pour ces lignes?

M. Baldwin: La situation, monsieur Allmand, était la même que celle décrite un peu plus tôt par M. Pratte en réponse à une question de M. Thomas. Nous distribuons non seulement nos dépliants, mais nous distribuons et nous manions les dépliants de nombres de lignes aériennes ainsi que des dépliants publiés par des agences de voyage. Nous avons un accord avec South African Airways tout comme avec d'autres compagnies aériennes. Certains dépliants pour des circuits ont été publiés par South African Airways, distribués par une agence de voyage canadienne qui avait mis son nom dessus, et, utilise le timbre d'Air Canada car Air Canada serait le comme dans la plupart des cas, nous avons permis qu'on transporteur initial en ce qui concerne les vols vers le Royaume-Uni, l'Europe ou le point de correspondance. Un seul de ces dépliants concernait le circuit en Rhodésie. Il y en a plusieurs autres mais il ne s'agit que de l'Afrique du Sud. Pour ce qui est de celui pour la Rhodésie, étant donné que le gouvernement avait appuyé la résolution des Nations Unies et, après consultation avec les Affaires extérieures, nous avons pensé qu'il fallait retirer ce dépliant du marché. Nous avons demandé à l'agence de voyage qui le faisait d'en faire autant, et nous avons retiré tous les exemplaires que nous avons.

M. Allmand: Par conséquent, vous avez retiré de la circulation les dépliants mais vous vendez toujours ces circuits?

M. Baldwin: Non, pas ceux pour la Rhodésie, ceux pour l'Afrique du Sud, oui.

Mr. Trudel: Very briefly, Mr. Chairman. Today we spoke about French or English unilingual people; presently, in the Province of Québec, many unions or even corporations are studying the possibility to establish French as a working language. I was wondering if the Chairman of Air Canada could give us the opinion of the corporation or whether it is too early to ask such a question.

Mr. Pratte: My answer is that I think that as far as Dorval is concerned, because it is there that we have the biggest concentration of employees, we have to make a bigger effort than we have in the past so that French becomes the working language.

We must make sure that the unilingual French people that we have, and that we will have and that we will hire in the future, can communicate in their language if they wish so with their foremen as such as possible. It seems to me unacceptable that someone be the foreman in Dorval for 10 or 15 years, lives in a bilingual milieu such as Montreal and does not make the effort of learning the language of the majority of the population. I think that it is essential that the unilingual or the Francophones, even if they are bilingual might communicate with their foremen, with their managers in the language of their choice. Also it seems to me essential that, besides the fact that as my friend, Mr. Baldwin, said, that the English language is the technical language of navigation, it seems essential to me that we make a much more

[Text]

sujet de la langue anglaise qui est la langue technique de navigation, il apparaît essentiel que nous fassions un effort beaucoup plus considérable pour assurer que les gens que nous avons dans la province de Québec puissent s'exprimer dans leur langue. Il faut également faire en sorte qu'au siège social, le français devienne beaucoup plus répandu qu'il ne l'est actuellement. Cela ne veut pas dire que, j'entends instaurer un régime de préjugés, mais cela veut simplement dire que je comprends difficilement que quelqu'un vienne vivre à Québec ou à Montréal toute sa vie et ne soit pas capable de s'exprimer dans la langue de la majorité, comme il m'apparaît inacceptable que quelqu'un vive à Francfort toute sa vie et n'apprenne pas l'allemand.

Il faut, je pense, faire un effort, tous ensemble, afin que nous puissions communiquer davantage que nous l'avons fait dans le passé les uns avec les autres et je pense que c'est un moyen d'assurer un meilleur rendement pour les employés. Si un employé a la liberté et sait qu'il peut s'exprimer dans sa langue, que ce soit l'anglais ou le français, à ce moment-là, il se sentira plus chez lui à Air Canada et c'est l'objectif que nous voulons atteindre. Il est certain que là où le problème est le plus aigu, c'est à Dorval et c'est là où nous devons faire porter nos efforts.

Le président: Monsieur Rock, une question supplémentaire?

Mr. Rock: Mr. Pratte, while you are talking about minority and majority you must remember that within the majority of that country there are areas that the majority are a minority, and in the whole circumference around where the Dorval airport is situated the majority of the people are English-speaking. When you take the total of the province, I can understand. However, that airport does not spread across the whole Province of Quebec; you have other airports also in the Province of Quebec.

Mr. Pratte: I am not denying that at all, sir, but what I am saying is that, basically, the group of employees that we have at Dorval are Francophones, whether we like it or not, because they are recruited basically from the whole of the Province of Quebec. If we want to have the kind of performance from these employees that they are prepared to give and that we should have, I think it is to our advantage to ensure that they can communicate with their foremen in their mother tongue to the extent that this is possible. I do not accept the fact that someone can live all his life in Montreal and not go to the trouble of learning something of the French language. That does not mean to say that he is going to be fluently bilingual. But that means to say that he is not going to resent the fact that someone speaks to him in French and he is basically going to be able to understand some of the things he is going to be told.

• 1720

The Chairman: Mr. Skoberg, a supplementary.

Mr. Rock: Mr. Chairman, does this mean that the foreman himself could be unilingual, or should the foreman be bilingual?

[Interpretation]

important effort to make sure that the people that we have in the Province of Quebec might speak in their own language. Also, in the head office, the French language must be used to a larger extent than is done presently. It does not mean that I want to set up a regime or prejudice, but it just means that I hardly understand that someone comes and lives in Quebec or in Montreal all his life and cannot communicate in the language of the majority, as it appears unacceptable to me that somebody living in Francfort all his life and does not learn German.

I think that we must make an effort, all together, so that we might communicate with one another to a larger extent than in the past, and I think that it is a means to provide better service from the part of the employees. If an employee has the liberty and knows that he can speak in his own language, whether it is French or English, that time he will feel more at home in Air Canada and it is the objective that we want to achieve there is no question that where the problem is the more acute, it is in Dorval, and that is where we must make all our endeavours.

The Chairman: Mr. Rock, a supplementary?

M. Rock: Monsieur Pratte, lorsque vous parlez de minorité et de majorité il ne faut pas oublier qu'à l'intérieur de la majorité de ce pays il y a des régions où la majorité est une minorité, et dans toute la périphérie autour de l'aéroport de Dorval la majorité des gens est anglophone. Lorsque vous prenez la province dans son ensemble, je vous comprends. Toutefois, cet aéroport ne s'étend pas dans toute la province du Québec; il y a d'autres aéroports dans la province du Québec.

M. Pratte: Je ne le nie pas, monsieur, mais ce que je dis, d'une manière fondamentale, c'est que le groupe d'employés que nous avons à Dorval sont des francophones, que cela vous plaise ou non, parce que, d'une manière générale, ils sont recrutés dans toute la province du Québec.

Si nous voulons que ces employés donnent le genre de rendement qu'ils sont prêts à donner et que nous devrions avoir, je pense qu'il est de notre avantage de faire en sorte qu'ils puissent communiquer avec leur contremaître dans leur langue maternelle autant que possible. Je n'accepte pas le fait que quelqu'un puisse passer toute sa vie à Montréal et ne pas se préoccuper d'apprendre un peu de français. Cela ne veut pas dire qu'il sera parfaitement bilingue. Mais cela signifie qu'il ne s'objectera pas à ce que quelqu'un lui parle en français et qu'il pourra comprendre du moins en partie, ce que l'on lui dit.

Le président: M. Skoberg a une question supplémentaire à poser.

M. Rock: Monsieur le président, cela signifie-t-il que le contremaître lui-même pourrait être unilingue, ou devrait-il être bilingue?

[Texte]

Mr. Pratte: I think that certainly we cannot expect all foremen and all managers to become fluently bilingual overnight. That is quite clear. And when we have a foreman who is unilingual, that is, for instance, 50 years of age—in my view it would be wrong if he has no particular ability to try to teach him French because he will not be able to learn it. But that means that we have to provide some means for his employees to communicate with this foreman in their mother tongue. That is difficult if one wants to be fair, but we have to find ways and means to do it.

The Chairman: Mr. Skoberg, a supplementary.

Mr. Skoberg: This is exactly the position or the point that I was trying to make a short while ago, Mr. Chairman and Mr. Pratte, that with this piecemeal policy of the bilingual program, it does create animosity in the various areas of Canada. Your expression of opinion now is about what should be done, but it is that policy, and there has been no consultation or communication with those people affected. I strongly urge, let us not have a piecemeal approach to the program which should be in effect.

Mr. Pratte: I fully agree that we should not have a piecemeal approach. But as I told you before, we have had some consultations with the unions on this issue of bilingualism, and I think it is fair to say that we will have a policy documented on that very shortly, which is not going to deal with the problem in any piecemeal fashion.

Mr. Skoberg: Of course, if we have a documented policy very shortly without consultation—and I mean real consultation, not just verbiage—we are in trouble and let us not fool ourselves.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Merci monsieur le président. Je tiens à assurer M. Pratte que j'ai très bien compris ses explications. Si vous me permettez un écart, monsieur le président, M. Skoberg prétend que c'est le *peace meal*, je lui conseillerais de suivre les négociations qui se poursuivent présentement et il va s'apercevoir que ce n'est pas *peace meal*. Cela existe sur une base d'attaque beaucoup plus étendue qu'une petite partie du Québec.

Maintenant une autre question, qui n'a rien à voir avec la langue. M. Skoberg a parlé de l'importance qu'on donne aux passagers de première classe. Est-ce que, présentement, par suite du système de première et de deuxième classe, Air Canada perd des revenus parce que trop d'importance est donnée à la partie avant des avions ou est-ce qu'en ayant une section amovible, la Société Air Canada y gagnerait en profits?

Mr. Baldwin: We do not wish, Mr. Trudel, to suggest that we are giving less importance to the first-class market. The fact is that we believe that in the total allocation of seats between economy and first class, on certain routes we have provided more first-class seats than there is market to support them. One possibility is to try to see if we can develop an adjustable bulkhead

[Interprétation]

M. Pratte: Je pense que nous ne pouvons certainement pas nous attendre à ce que tous les contremaîtres et tous les gérants deviennent parfaitement bilingues d'un jour à l'autre. C'est tout à fait évident. Si nous avons par exemple un contremaître unilingue âgé de 50 ans, à mon avis, il ne serait pas bon d'essayer de lui enseigner le français s'il n'a pas d'aptitudes particulières car il ne pourra pas l'apprendre. Mais cela signifie que nous devons fournir à ses employés le moyen de communiquer avec ce contremaître dans leur langue maternelle. C'est difficile si l'on veut être juste, mais nous devons trouver des moyens de le faire.

Le président: M. Skoberg a une question supplémentaire à poser.

M. Skoberg: C'est exactement ce que je voulais dire, il y a quelque temps monsieur le président et monsieur Pratte, c'est-à-dire que cette politique fragmentaire de programme de bilinguisme, crée une certaine animosité dans différentes régions du Canada. Vous dites ce qui doit être fait, mais il s'agit de cette politique, et il n'y a pas eu de consultation ni de communication avec les personnes intéressées. Je préconise fortement que nous n'établissions pas bribe par bribe le programme qui devrait être mis en pratique.

M. Pratte: Je suis entièrement d'accord que nous ne devons pas y aller bribe par bribe. Mais comme je vous l'ai dit auparavant, nous avons eu des consultations avec des syndicats au sujet du bilinguisme et je pense qu'il est juste de dire que nous publions très bientôt un document indiquant notre politique, et cette politique ne s'attaquera pas au problème d'une façon fragmentaire.

M. Skoberg: Bien sûr, si nous avons sous peu un document indiquant votre politique, sans qu'il y ait eu de consultations, et je veux dire de véritables consultations et non seulement du verbiage, nous aurons des difficultés, il ne faut pas se faire d'illusion là-dessus.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I wish to assure Mr. Pratt that I understood very well his explanation. If you will allow me a degradation, Mr. Chairman, Mr. Skoberg claims that it is a *peace meal* policy, but I would advise him to follow the negotiations which are taking place right now and he will realize that it is not a *peace meal* policy. It bills with a much larger area than a small part of Quebec.

I have now another question which has nothing to do with the matter of language. Mr. Skoberg talked of the importance given to the first class passengers. As a result of the first and second class system, does Air Canada lose some revenues because too much importance is given to the forward part of the airplanes, or would Air Canada benefit from having an interchangeable section?

M. Baldwin: Nous ne voulons pas, monsieur Trudel, suggérer que nous accordons moins d'importance au marché de première classe. Le fait est que nous croyons que dans la répartition totale des sièges entre la classe économique et la première classe, nous avons accordé sur certains itinéraires plus de sièges de première classe que le marché n'en nécessitait. Il est possible d'essayer de

[Text]

that would allow an aircraft on one route to operate with 16 first-class seats but the next day, on another route, to operate with only 12 or 10.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I think we are all getting sort of punchy here now, so I will try to be brief. I want to go back briefly to questions on regional air policy. While I know that both in these Committee hearings and in other places Air Canada has continually assured us that they have no intention of pulling out of the Atlantic provinces. I also know that some of their Vice-Presidents—I can recall Mr. Glenn at a meeting in Saint John about a year and a half ago—indicated that they would like very much to get out of some of the dogs, such as Moncton to Saint John and Saint John to Fredericton, which were not profitable, and that they would like to abandon them.

• 1725

Just how close a liaison do you have with EPA, for example, and what discussions have you had about the possibility of turning over certain runs to them, which they might handle more efficiently than you—not because they are a more efficient carrier necessarily but because of their more regional, more concentrated operation?

Mr. Pratte: We are very close to EPA and we have constant conversations with them. Referring to what you said about Mr. Glenn, I do not think he suggested that we should get out of Saint John, Fredericton or Moncton.

Mr. Thomas (Moncton): I did not mean it quite that way, sir.

Mr. Pratte: I think he probably said that the service between these three cities was really regional in character and probably should be better provided by EPA as opposed to Air Canada.

Mr. Thomas (Moncton): That is right.

Mr. Pratte: The problem is with the type of equipment that EPA has now, that if they want to do that they are going to lose as much money doing that as what we are doing and, therefore, they are not anxious to do that. That is why we have some rather extensive negotiations with them.

Mr. Thomas (Moncton): You will recall that a few years back there used to be what we call the businessman's flight, it used to leave Moncton around 7.30 in the morning and a businessman could go to Halifax on that flight and then take a flight back about 6 o'clock. Air Canada dropped that flight and, despite all representations made to them, it was never resumed. Their argument was that the flight was not paying, that it was not profitable, and they just could not see their way to put it back on. It reminds me of the problems we have had with passenger trains. Is the service not being used because the demand is not there or is not being used because the service is not good? Which is it?

[Interpretation]

voir si nous pouvons mettre au point une cloison ajustable qui permettrait d'avoir seize sièges de première classe sur un appareil au cours d'un voyage quelconque, et d'avoir le jour suivant, sur un autre voyage, seulement douze ou dix de ces sièges.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je pense que nous devenons quelque peu pointilleux ici, et j'essaierai donc d'être bref. Je voudrais revenir brièvement aux questions de politique aérienne régionale. Je sais qu'aux audiences de ce Comité et à d'autres endroits la Société Air Canada nous a continuellement assurés qu'elle n'avait pas l'intention de se retirer des provinces de l'Atlantique. Je sais également que certains de leurs vice-présidents ont indiqué, comme M. Glenn l'a fait à une réunion à Saint Jean il y a environ un an et demi, que la Société aimerait beaucoup abandonner certains itinéraires comme Moncton à Saint Jean et Saint Jean à Fredericton, des itinéraires qui n'étaient pas profitables.

Quelle est au juste votre liaison avec Eastern Provincial Airways, par exemple, et quelles discussions avez-vous eues au sujet de la possibilité de leur remettre certains parcours, dont ils pourraient s'occuper mieux que vous, non pas nécessairement parce qu'ils constituent un transporteur plus efficace, mais parce qu'ils opèrent sur une base plus régionale, plus concentrée?

M. Pratte: Nous sommes liés très étroitement à EPA, et nous avons constamment des conversations avec cette Société. Pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet de M. Glenn, je ne pense pas qu'il ait dit que nous devions abandonner Saint Jean, Fredericton ou Moncton.

M. Thomas (Moncton): Ce n'est pas tout à fait ce que je voulais dire monsieur.

M. Pratte: Je crois qu'il a probablement dit que le service entre ces trois villes était vraiment d'un caractère régional et serait probablement mieux entre les mains d'Eastern Provincial Airways plutôt que d'Air Canada.

M. Thomas (Moncton): C'est exact.

M. Pratte: Mais avec le genre d'équipement que la Eastern Provincial Airways possède présentement, si cette Société veut faire cela, elle perdra autant d'argent que nous et par conséquent, elle n'est pas très désireuse de le faire. C'est pourquoi nous procédons à des négociations plutôt longues avec cette société.

M. Thomas (Moncton): Vous vous souviendrez qu'il y a quelques années, il y avait ce que l'on appelait un vol pour les hommes d'affaires; il quittait Moncton vers 7 h. 30 le matin, et alors un homme d'affaires pouvait aller à Halifax sur ce vol et prendre un vol de retour vers 18 h. Air Canada a abandonné ce vol et en dépit de toutes les représentations qui lui ont été faites, elle ne l'a jamais repris. La Société a donné comme raison que le vol n'était pas payant, qu'il n'était pas profitable, et qu'elle ne pouvait pas voir comment elle pouvait le reprendre. Cela me rappelle les problèmes que nous avons eus avec les trains de passagers. Est-ce que le service n'est pas utilisé parce que la demande n'existe pas ou n'est-il pas

[Texte]

About a month ago—I do not know how this happened, but Air Canada or someone must have agreed to let EPA come in on that—as you probably know, EPA put on a new aircraft, a nice comfortable aircraft, the 737, hired some real smart-looking stewardesses, served good meals and started a businessman's flight from Moncton, Halifax, Sydney, Saint John and then back. In conversation with EPA officials just last week I learned that they are very happy about the reception that service has been given. They are getting good loads and they are quite happy with it.

Here is a case of what I mean that sometimes maybe a regional carrier can do better with a service such as that which the maximum carrier abandoned because it was not profitable.

Mr. Pratte: I do not deny the fact that in purely regional routes you may find in some cases that the regional carrier can provide a better service than a national carrier, because they are closer to the population and they can adjust much more quickly than we can. But that is true only to the extent that we are talking about purely regional routes.

Mr. Thomas (Moncton): This is true, sir, but this is what I am getting at. This is in the nature of a representation, and I am glad Mr. Crossman is here, because, I think he knows what I am talking about. He has complained about it as bitterly as I have.

Going back to what I asked you this morning, about the fact that there was no proper connection between Moncton and Ottawa, that there is no flight that you could take without sitting around the Montreal airport from anywhere to an hour to two hours, I realize the problems that Air Canada has, the problems of ongoing flights and connections in other cities and that it is more important probably to look after the passengers in Toronto than it is in Moncton or in Saint John. But this brings me to this representation to you, sir. I know that EPA would definitely be interested in providing a connecting service with Montreal. For example, I am sure they would be quite happy to put on a flight on which we would be able to leave Moncton in the morning and make a connection onward at Montreal on the 11 o'clock or the 11.20 flight. Would you be receptive to such an application?

Mr. Pratte: I consider Moncton-Montreal as being a service that should be provided by Air Canada and not by a regional carrier.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but you are not providing good onward service, and you told me this morning that your problem here is because you have to tie in with flights to Toronto, Winnipeg, Vancouver and so on. The regional carrier does not have this problem; his only problem would be to get the passengers to Montreal at such and such a time and turn around and come back.

[Interprétation]

utilisé parce que le service n'est pas bon? Quelle est la vérité?

Il y a environ un mois, je ne sais pas comment cela s'est produit, mais la Société Air Canada ou quelqu'un doit avoir accepté que Eastern Provincial Airways en arrive là, mais comme vous le savez probablement, cette Société a mis en service un nouvel appareil, assez confortable, le 737, et elle a engagé des hôtesses de l'air très jolies, elle a servi de bons repas et a inauguré un vol pour les hommes d'affaires entre Moncton, Halifax, Sydney et Saint Jean. Au cours d'une conversation avec les représentants de Eastern Provincial Airways, la semaine dernière, j'ai appris que cette Société était très heureuse de la manière dont son service a été reçu. Il y a un très grand nombre de passagers et la Société en est très heureuse.

Voilà donc un cas où selon moi, il peut arriver qu'un transporteur régional puisse mieux réussir là où un transporteur très important a abandonné parce que le service en question n'était pas profitable.

M. Pratte: Je ne nie pas le fait que les parcours purement régionaux peuvent parfois être mieux desservis par un transporteur régional que par un transporteur national, car ceux-là sont plus près de la population et peuvent s'adapter plus rapidement que nous. Mais c'est vrai seulement lorsque nous parlons de parcours purement régionaux.

M. Thomas (Moncton): C'est exact, monsieur, mais c'est ce que je voulais dire. C'est une question de représentation et je suis heureux que M. Crossman soit ici, car je crois qu'il sait ce dont je parle. Il s'en est plaint autant que moi.

Pour en revenir à ce que je vous ai demandé ce matin, au sujet du fait qu'il n'y a pas de liaison appropriée entre Moncton et Ottawa, qu'il n'y a pas de vol que l'on pourrait prendre sans avoir à attendre une heure ou deux à l'aéroport de Montréal, je me rends compte des problèmes d'Air Canada, des problèmes des vols à l'allée et des connexions dans d'autres villes, et qu'il est plus important probablement de s'occuper des passagers à Toronto plutôt qu'à Moncton ou à Saint-Jean. Mais cela m'amène à vous présenter une demande, monsieur. Je sais que Eastern Provincial Airlines serait définitivement intéressée à fournir un service de liaison avec Montréal. Par exemple, je suis certain qu'ils seraient très heureux d'inaugurer un vol par lequel nous pourrions quitter Moncton le matin et prendre une correspondance à Montréal à 11 h ou 11 h 20. Seriez-vous prêt à accepter une telle demande?

M. Pratte: Je considère le service Moncton Montréal comme devant être fourni par Air Canada et non par un transporteur régional.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais vous n'offrez pas de bons services de correspondance à partir de là et vous m'avez dit ce matin que votre problème est que vous devez tenir compte des vols vers Toronto, Winnipeg, Vancouver et ainsi de suite. Le transporteur régional n'a pas ce problème; son seul problème serait d'amener les passagers à Montréal à telle et telle heure, et de retourner pour revenir.

[Text]

Mr. Praitte: His problem would be exactly the same as ours. I agreed with you this morning that some of our connection times out of Montreal to go to Ottawa ought to be improved and they will be improved next year. But I do not think that if you have a regional carrier providing the service you are going to change the situation at all. It is true that he does a turn-around, but the fact that he does the turn-around does not mean that he is going to land in Montreal at the proper time to make all connections because he is subject to exactly the same constraints as we are.

• 1730

Mr. Thomas (Moncton): Well, that is why I gave you the illustration, sir, of what they have done with the run that you abandoned which you said was not profitable and you indicated you would not resume because it could never be profitable. Now they have taken it on and because they are providing better service, better departure times, they are apparently getting the traffic that Air Canada said was not there.

Mr. Praitte: Well, I do not know about the latest data, and I do not know, even though they may be getting more traffic, whether it is a profitable run for them.

Mr. Thomas (Moncton): Here again we go back to the old question. Air Canada cannot just take all the profitable routes and not any others.

Mr. Praitte: We certainly do not have all the profitable routes.

Mr. Thomas (Moncton): No, but with all due respect, sir, you seem to be trying to get out of the unprofitable routes.

Mr. Praitte: No. All of the route transfers we have done only because in our view we are required to do them because of the government regional policy.

Mr. Thomas (Moncton): Let us say you were a strictly commercial operation, a private corporation. As a carrier you would have to hold some sort of licence, and even a bus company, a private bus company has to take the bad runs with the good. You cannot just pick out all of the good ones. For example, here in the City of Ottawa I imagine there are many bus routes that the company would like to abandon, but you cannot just take the good ones and leave out the poor ones.

Mr. Praitte: I agree with you, but I suppose it is a question of how many bad routes you can have if you are strictly commercial.

Mr. Thomas (Moncton): This is what Mr. Glenn said. He said, we cannot make a profit on them and a regional carrier would not want them. I cannot accept that because maybe you should give the regional carrier a chance to see if it can make them pay. Because of the nature of their operation, they may be able to make a regional route pay where you cannot because of their specific localized operations. So I would ask you either to give us a better connection onward to Ottawa or discuss it with EPA.

[Interpretation]

M. Praitte: Son problème serait exactement le même que le nôtre. J'ai admis avec vous ce matin que certaines de nos heures de correspondance à partir de Montréal pour aller à Ottawa devaient être améliorées et ce sera le cas l'an prochain. Je ne crois pas qu'un transporteur régional change quoi que ce soit à la situation. Bien qu'il fasse un aller et retour, cela ne signifie pas qu'il atterrisse nécessairement à temps à Montréal pour assurer toutes les correspondances, étant soumis aux mêmes obligations que nous.

M. Thomas (Moncton): C'est bien pourquoi j'ai évoqué le parcours que cette société avait reprise après que vous l'aviez abandonné, disant qu'il n'était pas rentable et qu'il ne le serait jamais. Cette société s'est chargée de ce parcours, il fournit actuellement un meilleur service, de meilleures heures de départ et obtient ainsi la clientèle qui, d'après Air Canada n'existait pas.

M. Praitte: Je n'ai pas les derniers renseignements et même s'ils ont davantage de clientèle, je ne sais pas si l'opération est rentable.

M. Thomas (Moncton): Nous revoilà à la même question. Air Canada ne peut pas prétendre avoir uniquement de parcours rentable et abandonner tous les autres.

M. Praitte: Nous sommes loin d'avoir tout le parcours rentable.

M. Thomas (Moncton): Peut-être pas mais vous semblez essayer de vous débarrasser de tous les parcours non rentables.

M. Praitte: Ce n'est pas juste. Tous les transferts ont été effectués conformément à la politique régionale du gouvernement.

M. Thomas (Moncton): Supposons un instant que vous soyez une société privé. En tant que transporteur, vous devriez obtenir un permis et vous serez obligé d'assurer les parcours peu rentables aussi bien que les autres. Vous n'êtes pas libre de choisir uniquement les bons parcours. Ainsi, dans la ville d'Ottawa, il y a sans doute un nombre de parcours d'autobus que la société aimerait abandonner mais c'est une chose impossible.

M. Praitte: Je suis d'accord avec vous. Le tout est de savoir quel nombre de parcours peu rentables vous pouvez vous permettre.

M. Thomas (Moncton): C'est justement ce que M. Glenn avait dit. Il a dit notamment que pour nous ce n'est pas rentable tandis qu'un transporteur régional n'en voudrait pas. Je ne suis pas d'accord avec ce point de vue et j'estime que vous devriez permettre à un transporteur régional de tenter sa chance et voir s'il ne peut rendre ce parcours rentable. Il se pourrait en effet qu'en tant que transporteur purement régional, un tel parcours puisse devenir rentable pour eux. Je vous demanderais dès lors soit de nous assurer une meilleure correspondance jusqu'à Ottawa soit d'examiner la question avec EPA.

[Texte]

Mr. Pratte: I would rather give you better connections.

Mr. Thomas (Moncton): All right.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I am wondering, Mr. Chairman and Mr. Pratte, if you can give us an estimated cost of installation of Bell Canada equipment when Telpak was put in between Ottawa and Montreal. Do any of the people with you today have that?

Mr. Baldwin: May I answer two previous questions of yours quickly, Mr. Skoberg, while they are seeing if there is a breakdown?

Mr. Skoberg: At the same time, would they look up what will be the monthly rental charges for telephone equipment after October?

Mr. Baldwin: While they are looking that up, Mr. Skoberg, you had earlier raised the question of North Bay and Sudbury.

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Baldwin: The information received by telephone from our customer service branch is that the North Bay residents have been phoning Sudbury for their reservations since November last year and there is no plan to change this system.

Mr. Skoberg: Thank you.

Mr. Baldwin: And the figures on employee trends I have for 1969 and 1970, if they would be helpful.

Organized labour—by that we mean union groups, labour groups—organized labour, 11,161 at the end of 1969; 11,405 at the end of 1970. Total non-organized, 5,977 at the end of 1969; 6,042 at the end of 1970. The rate of increase is roughly comparable.

Mr. Skoberg: Thank you. While you are looking for those, maybe Mr. Pratte could answer this one—whether or not Air Canada intends to reopen a reservation office in Quebec City after it has been closed down for quite some time. Have you any idea whether you do plan on reopening their reservations office?

Mr. Baldwin: The answer is no.

• 1735

Mr. Duquet: We have a very good service in the City of Montreal.

Mr. Skoberg: That may be a matter of opinion, but I have heard other rumblings.

The other question I would like to ask is whether any of your officers listed in your annual report here have sizable shares in Bell Canada in so far as stock holdings are concerned?

Mr. Pratte: Not that I know of.

An hon. Member: I hope so.

Mr. Skoberg: Would you check that out for me please? You do not have to make it public, but I would like to know.

[Interprétation]

M. Pratte: Je préférerais vous assurer une meilleure correspondance.

M. Thomas (Moncton): C'est parfait.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pourrait-on nous donner le coût approximatif de l'équipement Bell Canada mis en service lors de l'installation de Telpak entre Ottawa et Montréal. Auriez-vous ces chiffres ici?

M. Baldwin: Je pourrais répondre rapidement à deux questions que vous aviez posées précédemment pendant que mes collègues recherchent les chiffres.

M. Skoberg: Pourrait-on également trouver les chiffres relatifs au loyer mensuel de l'installation téléphonique après le mois d'octobre?

M. Baldwin: Vous aviez soulevé la question de North Bay et de Sudbury.

M. Skoberg: En effet.

M. Baldwin: Notre bureau de service à la clientèle nous informe que les habitants de North Bay téléphonent à Sudbury pour obtenir des réservations et ce depuis le mois de novembre dernier; aucune modification à ce système n'est envisagée.

M. Skoberg: Je vous remercie.

M. Baldwin: J'ai ici les chiffres sur les tendances parmi les employés pour les années 1969 et 1970.

A la fin de l'année de 1969, il y avait 11,161 travailleurs syndiqués, ce chiffre passant à 11,405 à la fin de 1970. A la fin de 1969, le nombre de travailleurs non syndiqués était de 5,977 et atteignait 6,042 à la fin de 1970. Le taux de croissance est donc sensiblement égal.

M. Skoberg: Je vous remercie. En attendant M. Pratte pourrait peut-être me dire si Air Canada a l'intention de rouvrir son bureau de réservation dans la ville de Québec après une fermeture qui dure déjà depuis pas mal de temps. Êtes-vous au courant de leur intention à ce sujet?

M. Baldwin: Ils n'ont pas l'intention de rouvrir un tel bureau.

M. Duquet: Le service dans la ville de Montréal est excellent.

M. Skoberg: C'est une question d'opinion mais moi j'ai eu d'autres échos.

Je voudrais aussi savoir s'il y a des fonctionnaires dont les noms figurent dans votre rapport annuel qui détiennent un nombre important d'actions de Bell Canada?

M. Pratte: Pas que je sache.

Une voix: J'espère bien.

M. Skoberg: Pourriez-vous vérifier s'il vous plaît? Vous n'êtes pas tenu de publier ces renseignements mais je voudrais les connaître.

[Text]

An hon. Member: It is a free enterprise...

Mr. Pratte: I certainly do not have.

Mr. Skoberg: I understand. Do you have the other figures?

Mr. Baldwin: No, I am afraid we would have to find out about the others.

Mr. Skoberg: Okay. In Toronto there has been quite a dispute with regard to the Red Caps and I wonder whether or not Air Canada plans on changing their contract with the presently recognized group to the new group that has moved in to take some of the service being provided by the Red Caps.

Mr. Baldwin: I am not aware of any present plan to change our current contract with the existing group. I am aware that a number of the other airlines have switched over, but the last information I had, which is admittedly two or three weeks old, Mr. Skoberg, indicated that our regional people felt that they should retain the present arrangement. I will be glad to see if there has been any change since then.

Mr. Skoberg: Airline Service Limited is a Canadian-owned company, while the other one that is moving in is not, if that means anything, and I think it should if we are talking about Canadian ownership in this regard.

I have information that when some of the U.S. airlines installed their Telpak there was an increase of 10 per cent in the labour force. You have suggested to the committee that you can have a labour force savings by the installation of Telpak. Do you have any actual information in this regard to support your contention?

Mr. Baldwin: We have no figures to indicate that there has been any such increase as a result of the Telpaking reservation systems within the United States. The information provided to us by our consultations with the U.S. airlines showed that they believe the reverse to be the case.

The only explanation I could offer would be that if there had been, in any particular case, an increase in the number of reservations staff this would be attributable to the growth in the total volume of traffic. However, the information received from the carriers suggested they actually were satisfied that there had been savings in manpower.

Mr. Skoberg: In manpower.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Skoberg: I have another point, Mr. Chairman. I understand that in Vancouver when people drive up from Seattle to the Vancouver Airport they can go down to the parking lot, they can park their car on a free parking lot and also have a free taxi service back to the airport to depart. The same thing applies when they return to the Vancouver airport. That type of service is provided to our friends across the line and if that type of service can be provided, why can we not do it for domestic travellers within our country?

Mr. Baldwin: To the best of my knowledge, that is not a service we provide as an airline, Mr. Skoberg.

[Interpretation]

Une voix: C'est une libre entreprise ..

M. Pratte: Je n'ai pas ces renseignements.

M. Skoberg: Très bien, avez-vous d'autres chiffres?

M. Baldwin: Non, nous devons faire des recherches.

M. Skoberg: D'accord. Il y a eu un sérieux différend à Toronto en ce qui concerne les porteurs; j'aimerais donc savoir si Air Canada a l'intention de modifier leur contrat en vue de le transférer au nouveau groupe qui assure une partie des services fournis précédemment par les porteurs.

M. Baldwin: Je ne sache pas qu'il y a un plan actuellement visant à modifier notre contrat avec le groupe existant. Je sais que plusieurs autres compagnies de transports aériens ont effectué ce transfert mais, d'après mes derniers renseignements qui datent, il est vrai, de deux ou trois semaines, le personnel régional estimerait qu'il vaut mieux s'en tenir aux dispositions actuellement en vigueur. Je pourrais néanmoins, si vous le désirez, vérifier s'il y a eu des modifications depuis lors.

M. Skoberg: Airline Service Limited est une société canadienne alors que l'autre groupe ne l'est pas ce qui, je crois, est une distinction essentielle lorsqu'il est question de propriété canadienne dans ce domaine.

J'ai appris que depuis que certaines sociétés américaines avaient installé un système Telpak, le nombre de travailleurs avait augmenté de 10 p. 100. Or, vous avez dit devant le Comité que vous pourriez réduire le nombre de travailleurs grâce à l'installation de Telpak. Sur quel fait basez-vous votre déclaration?

M. Baldwin: Nous n'avons pas connaissance de chiffres d'après lesquels l'installation du système de réservation Telpak aurait provoqué une telle augmentation aux États-Unis. Au contraire, d'après nos renseignements la situation serait exactement inverse.

Si dans certains cas le personnel de réservation a augmenté, ceci est imputable uniquement à l'accroissement du volume total des voyages aériens. D'après les renseignements obtenus des transporteurs, ils auraient réalisé des économies de main-d'œuvre.

M. Skoberg: Vous dites bien de main-d'œuvre?

M. Baldwin: Certainement.

M. Skoberg: J'ai encore une question, monsieur le président. Il paraît que les personnes se rendant en voiture de Seattle à l'Aéroport de Vancouver peuvent y garer leur voiture gratuitement, un service de taxi gratuit les transportant jusqu'à l'aéroport. Il en va de même lorsqu'ils reviennent à l'Aéroport de Vancouver. S'il y a un moyen de fournir ce genre de service à nos voisins américains, pourquoi ne pourrait-on en faire autant pour les voyageurs utilisant les lignes intérieures?

M. Baldwin: Je ne sache pas que ce soit un service que nous fournissions en tant que compagnie aérienne.

[Texte]

Mr. Skoberg: Who would pay for that? Would DOT?

Mr. Baldwin: No, this would probably be paid for by either the airline concerned, which is not Air Canada since we do not fly to Seattle, or by a private company which might make an arrangement to do this in order to obtain certain other business concessions.

Mr. Skoberg: You do not fly to Seattle, I did not mean that. I meant people coming up from Seattle to catch the Air Canada flight to Vancouver.

Mr. Baldwin: We will check this out, but we do not provide such a service.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am sure you will be quite pleased that this is probably my last question.

I just would like to leave this somewhat as a thought. I understand in the United States at this time that armed forces personnel do get a 50 per cent reduction in travelling facilities if there is space available. Has Air Canada given any consideration to this provision for our armed forces in Canada?

Mr. Baldwin: This has been reviewed from time to time by the Marketing and Customer Service Branch, but we have not reached the conclusion that this would be necessarily a desirable thing to do. I think it would probably depend on what sort of general arrangement or understanding we were able to work out with the Department of National Defence about air transport generally.

The arrangement in the United States is, as I understand it, basically a part of an over-all arrangement between the department of defence of that country and commercial aviation by which, as a matter of over-all policy, a certain proportion of military transport traffic is deliberately given to the civil carriers. No such policy exists in Canada although it has been discussed with the Department of National Defence within the perimeter of a broad policy of that sort. Something of the type you have suggested might be possible, but up to the present time the Department of National Defence has felt that it should do its own military transport work basically itself, apart from the incidental traveller who goes on Air Canada.

• 1740

Mr. Skoberg: As a politician, Mr. Chairman, that has led to another question. The Safety Board in the United States are quite alarmed at the turbulence in the Jumbos, and they are suggesting improvements of head rests in their operation. I am wondering whether or not there has been some action taken in Canada to off-set any type of...

Mr. Baldwin: We have been monitoring this very carefully. We have not reached the conclusion that there is any further change necessary at the present time. But the monitoring is being done not only by ourselves but by the Air Traffic Control System of the M.O.T.E. If anything should emerge that would substantiate this, yes, there would have to be changes made. But so far this has not developed as a demonstrated need.

Mr. Skoberg: I may have missed it, but what is your final decision in regard to the Lockheed L 1011?

[Interprétation]

M. Skoberg: Qui alors paie ce service. Serait-ce d'autres?

M. Baldwin: Non, ce service est probablement payé soit par la Société intéressée car ce n'est pas Air Canada qui assure les vols jusqu'à Seattle, soit par une société privée qui assure ce service afin d'obtenir d'autres concessions.

M. Skoberg: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je parlais de personnes qui viennent de Seattle pour prendre la correspondance Air Canada jusqu'à Vancouver.

M. Baldwin: Je vais vérifier mais je sais que nous ne fournissons pas un tel service.

M. Skoberg: Monsieur le président vous serez heureux de savoir que ceci sera ma dernière question.

Je crois savoir que les membres des Forces armées des États-Unis ont droit à une remise de 50 p. 100 sur les lignes aériennes pour autant qu'il y ait des places disponibles. Air Canada a-t-il envisagé la possibilité d'accorder de telles conditions aux membres de nos Forces armées voyageant dans le pays?

M. Baldwin: C'est une question qui a été examinée par notre direction de la commercialisation et des services à la clientèle qui ne sont pas encore arrivés à la conclusion que ce soit là une démarche souhaitable. Cela dépend vraisemblablement de l'accord global que nous pourrions conclure avec le ministère de la Défense nationale dans le domaine du transport aérien.

Aux États-Unis, cette disposition fait partie d'un accord global entre le ministère de la Défense nationale et l'Aviation civile, accord aux termes duquel une partie du transport aérien militaire est laissée à l'Aviation civile. Or une telle politique n'existe pas au Canada bien qu'elle ait déjà fait l'objet de discussions avec le ministère de la Défense nationale dans le cadre d'une politique d'ensemble de ce type. Ce serait peut-être une possibilité mais jusqu'à présent le ministère de la Défense nationale est d'avis qu'il doit assurer son propre transport militaire, exception faite des quelques voyageurs qui prennent Air Canada.

M. Skoberg: Voilà qui m'amène à une autre question. L'Office de la sécurité des États-Unis est vivement préoccupé par la turbulence dans les avions géants; l'Office a donc préconisé l'amélioration des appuis-tête utilisés dans ce type d'avions. A-t-on envisagé une mesure analogue au Canada...

M. Baldwin: Nous examinons cette question très attentivement. Nous ne sommes pas arrivés à la conclusion que de nouvelles modifications sont indispensables à l'heure actuelle. Mais cette étude est effectuée non seulement par nous mais par *Air Traffic Control System* de l'MOTE. Si donc ces renseignements étaient corroborés, nous ne manquerions pas de faire ces modifications. Jusqu'à présent, elles ne semblent pas indispensables.

M. Skoberg: Quelle est votre décision en ce qui concerne *Lockheed L1011*?

[Text]

Mr. Pratte: It has not been taken yet.

Mr. Skoberg: When? Will it be soon?

Mr. Pratte: We are having a board meeting at the end of the month, on the 29th, and it may be that it is going to be taken then.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, shall the Air Canada Report carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the Report back to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before we adjourn I will ask Mr. Pratte to say a few words.

Mr. Pratte: I would like to thank you gentlemen for your patience with us and I want to say that I have enjoyed meeting with you very much, and so much so, as a matter of fact, that I would like to confirm the invitation that I extended to you the last time I was here about a visit to Vancouver on the Boeing 747. Unfortunately, however, this cannot take place because you want Air Canada to be as profitable as possible before the end of September or early October, and I suppose it will be all right if I did communicate with your Chairman and arrange for a suitable date.

What we have in mind is to go on one day to Vancouver, spend the following day there and come back the third day. Perhaps you would be interested in talking to some of the officials of Air Canada and perhaps we could put up a short presentation on some of our problems which we can discuss more informally than has been possible to do here.

The Chairman: I am told by Mr. Pratte, to you and your wife.

Mr. Pratte: Yes, that is right.

An hon. Member: Is that management "A" and "B", or...

Mr. Pratte: I will tell you a good story if you want to wait a second about the first class.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank the Committee and I want to thank Mr. Pratte and Mr. Baldwin and all the witnesses here today. Thank you.

The Committee is adjourned to the call of the Chair. We are not sitting tonight.

[Interpretation]

M. Pratte: La décision n'a pas encore été prise.

M. Skoberg: Est-ce pour bientôt?

M. Pratte: Le conseil d'administration doit se réunir à la fin du mois, c'est-à-dire le 29 et la décision pourra être prise à ce moment-là.

M. Skoberg: Je vous remercie.

Le président: Messieurs, le rapport d'Air Canada est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois-je remettre le rapport à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de lever la séance, je demanderais à M. Pratte de bien vouloir nous dire quelques mots.

M. Pratte: Messieurs, je tiens à vous remercier de votre patience et à vous assurer que j'ai beaucoup apprécié la possibilité de m'entretenir avec vous; j'aimerais donc pouvoir réitérer l'invitation que je vous avais faite lors de ma dernière comparution de vous rendre à Vancouver à bord du Boeing 747. Malheureusement, pour des raisons de rentabilité, ce ne sera pas possible avant la fin du mois de septembre ou début octobre; je me mettrai donc en rapport avec votre président afin de fixer une date qui puisse vous convenir.

Nous avons pensé que vous viendriez à Vancouver, que vous y passeriez le jour suivant pour revenir le troisième jour. Vous aimeriez peut-être vous entretenir avec certains hauts fonctionnaires de Air Canada et nous pourrions peut-être examiner ensemble et de façon moins formelle certains des problèmes auxquels nous nous trouvons confrontés.

Le président: M. Pratte me dit que vous et votre femme.

M. Pratte: C'est bien exact.

Une voix: S'agit-il de direction «A» et «B» ou...

M. Pratte: Si vous avez le temps, je vais vous raconter une bonne histoire au sujet de la première classe.

Le président: Messieurs, je remercie le Comité ainsi que MM. Pratte, Baldwin et tous nos témoins d'aujourd'hui. Je vous remercie.

La séance est levée, nous n'aurons pas de séance ce soir.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Saturday, October 16, 1971

Wednesday, November 30, 1971

Tuesday, December 21, 1971

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 20

Le samedi 16 octobre 1971

Le mercredi 30 novembre 1971

Le mardi 21 décembre 1971

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Visit to Vancouver, B.C.
Business Meeting

Bill S-16, An Act respecting Mic Mac Oils
(1963) Ltd.

CONCERNANT:

Visite à Vancouver, C.-B.
Réunion d'affaires

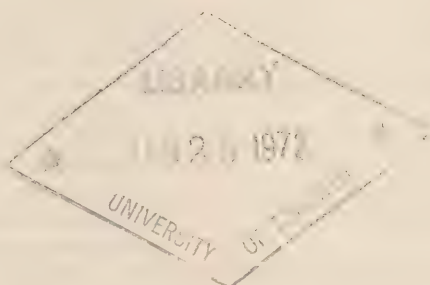
Le Bill S-16, Loi concernant Mic Mac Oils
(1963) Ltd.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Horner
Benjamin	Howe
Crossman	Lessard (<i>LaSalle</i>)
Danforth	Matte
Duquet	McGrath
Forget	McNulty

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Charles Turner

Messieurs

Noble	Thomas
Portelance	(<i>Moncton</i>)
Rock	Trudel
Skoberg	Turner
Thomas	(<i>London East</i>)
(<i>Maisonneuve- Rosemont</i>)	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

On September 14, 1971

Messrs. Allmand, Portelance, Benjamin replaced
Messrs. Lajoie, Laflamme, Orlikow.

On September 16, 1971

Mr. Horner replaced Mr. Comeau.

On September 17, 1971

Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Crossman.

On September 29, 1971

Mr. Nystrom replaced Mr. Benjamin.

On October 4, 1971

Mr. Matte replaced Mr. Godin.

On October 14, 1971

Messrs. Baldwin and Loiselle replaced Messrs. Mc-
Grath and Allmand.

On October 19, 1971

Mr. McGrath replaced Mr. Baldwin.

On November 9, 1971

Mr. Allmand replaced Mr. Deachman.

On November 30th, 1971

Messrs. Benjamin and Danforth replaced Messrs.
Nystrom and McCleave.

On December 21, 1971

Mr. Crossman replaced Mr. Loiselle.

Conformément à l'article 65(4) b) du Règlement.

Le 14 septembre 1971

MM. Allmand, Portelance et Benjamin remplacent
MM. Lajoie, Laflamme, Orlikow.

Le 16 septembre 1971

M. Horner remplace M. Comeau.

Le 17 septembre 1971

M. Turner (*London-Est*) remplace M. Crossman.

Le 29 septembre 1971

M. Nystrom remplace M. Benjamin.

Le 4 octobre 1971

M. Matte remplace M. Godin.

Le 14 octobre 1971

MM. Baldwin et Loiselle remplacent MM. McGrath
et Allmand.

Le 19 octobre 1971

M. McGrath remplace M. Baldwin.

Le 9 novembre 1971

M. Allmand remplace M. Deachman.

Le 30 novembre 1971

MM. Benjamin et Danforth remplacent MM.
Nystrom et McCleave.

Le 21 décembre 1971

M. Crossman remplace M. Loiselle.

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, October 12, 1971

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport and Communications be granted permission to adjourn from place to place within south-western Ontario for the purpose of hearing representations on the rail passenger service in the area, and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

ATTEST

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 12 octobre 1971

Il est ordonné,—Que permission soit accordée au comité permanent des transports et des communications de s'ajourner d'un endroit à un autre au Sud-ouest de l'Ontario dans le but d'entendre les représentations qui lui seront faites concernant le service voyageur du rail dans cette région, et que le personnel de soutien nécessaire accompagne le comité.

ATTESTÉ:

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, 21 December, 1971

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

NINTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, December 16, 1971, your Committee has considered Bill S-16, An Act respecting Mic Mac Oils (1963) Ltd., and has agreed to report it without amendment.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 20*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

H.-PIT LESSARD

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 21 décembre 1971

Le Comité permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 16 décembre 1971, le Comité a étudié le Bill S-16, Loi concernant Mic Mac Oils (1963) Ltd. et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 20*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Saturday, October 16, 1971
(38)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Vancouver at 10.30 a.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

Members present: Messrs. Baldwin, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Matte, McCleave, McNulty, Noble, Nystrom, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(20).

Also present: Mr. Guay (*Levis*).

Witnesses: From *Air Canada*: Mr. Yves Pratte, Chairman of the Board and Chief Executive Officer; J. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Vice President and Secretary of the Company; Mr. Claude Taylor, Vice President, Government and Industry Affairs; Mr. H. Cameron, Public Relations Manager, Western Region; Mr. H. D. Laing, Vice President Western Region; Mr. C. H. Glenn, Vice President, Operational Planning; Mr. Andre Gauthier, Government Liaison Officer. From the *CNR*: Mr. Norman MacMillan, President.

The Chairman asked for a motion for the election of a Vice Chairman. Mr. McCleave moved:

—That Mr. Turner (*London East*) be elected Vice Chairman of the Committee.

And the question being put it was unanimously agreed that Mr. Turner (*London East*) be Vice Chairman of the Committee.

The Chairman then introduced Mr. Pratte of Air Canada and invited him to address the Committee. Mr. Pratte introduced his officials and suggested that the committee might be interested in the planning and scheduling aspect of Air Canada operations.

Thereupon Mr. Glenn gave a detailed graphic and oral presentation and responded to questions thereon.

On behalf of the Committee Mr. McCleave thanked Mr. Pratte and his officials for the interesting presentation and for the arrangements that had been made on behalf of the Committee.

At 11.50 a.m. the Committee adjourned to the call of the chair.

Wednesday, November 30th, 1971
(39)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.00 a.m. The Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

Members present: Messrs. Danforth, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(11).

The Committee had for consideration the schedule of hearings on the rail passenger service in South Western Ontario as recommended by the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

PROCÈS VERBAL

Le samedi 16 octobre 1971
(38)

[Texte]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Vancouver à 10 h 30 du matin sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

Députés présents: MM. Baldwin, Deachman, Duquet, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Matte, McCleave, McNulty, Noble, Nystrom, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(20).

Également présent: M. Guay (*Lévis*).

Témoins: d'*Air Canada*: MM. Yves Pratte, président du conseil d'administration et directeur en chef; J. Baldwin, président; R. T. Vaughan, vice-président et secrétaire de la compagnie; Claude Taylor, vice-président, affaires gouvernementales et industrielles; H. Cameron, directeur des relations publiques, région de l'Ouest; H. D. Laing, vice-président de la région de l'Ouest; C. H. Glenn, vice-président, planification des opérations; André Gauthier, agent de liaison gouvernementale; du *CN*: M. Norman MacMillan, président.

Le président demande que l'on présente une motion en vue de l'élection d'un vice-président. M. McCleave propose:

que M. Turner (*London-Est*) soit élu vice-président du Comité.

La question, mise aux voix, on décide, à l'unanimité, que M. Turner (*London-Est*) sera vice-président du Comité.

Le président présente ensuite M. Pratte d'*Air Canada* et l'invite à s'adresser au Comité. M. Pratte présente ses fonctionnaires et mentionne que le Comité aimerait peut-être connaître l'aspect planification et horaire des opérations d'*Air Canada*.

Ensuite, M. Glenn donne un exposé détaillé accompagné de tableaux et répond aux questions qu'on lui pose.

M. McCleave se fait le représentant du Comité pour remercier M. Pratte et ses fonctionnaires de leur intéressant exposé et des ententes conclues au nom du Comité.

A 11 h 50 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le mercredi, 30 novembre 1971
(39)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

Députés présents: MM. Danforth, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(11).

Le Comité doit étudier l'horaire des auditions sur les services-voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario comme l'a recommandé le sous-comité du programme et de la procédure.

The Committee approved the itinerary as follows:

January 23, 1972	Depart London
January 24, 1972	Hearings in Tillsonburg
January 25, 1972	Hearings in Chatham
January 26, 1972	Hearings in Stratford
January 27, 1972	Hearings in Walkerton
January 28, 1972	Return Ottawa

At the request of the Chairman,
Mr. Thomas (*Moncton*) moved:

—That the Clerk of the Committee be authorized to place said advertisements in the local newspapers concerned informing the public of the forthcoming hearings.

Mr. Howe suggested that various parties might be interested in submitting briefs on transportation problems other than passenger service. The Chairman commented that, if time permitted, the Committee would receive all briefs presented on transportation problems.

At 11.25 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Tuesday, December 21, 1971
(40)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:45 a.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

Members present: Messrs. Crossman, Danforth, Duquet, Forget, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London East*)—(13).

Also present: Mr. Alan Sulatycky, M.P., Sponsor of Bill S-16.

Witnesses: From *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*; Mr. K. H. Burgis, Corporate Vice President of Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., and Director of *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*; Mr. W. J. Hope-Ross, Parliamentary Agent.

The Committee had for consideration Bill S-16, An Act respecting *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*

The Chairman introduced the sponsor of the Bill, Mr. Sulatycky who in turn introduced the Parliamentary Agent and a Director of *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*

The Chairman called the Preamble to Bill S-16 and invited Mr. Hope-Ross to explain the purpose of the Bill. Thereafter Mr. Burgis and Mr. Hope-Ross responded to questions. The Parliamentary Agent tabled "Annual Report 1970" and "Interim Report for nine months ended September 30, 1971" for Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. These documents were marked *Exhibit TC 2* and filed with the Committee Clerk.

The Preamble was carried.

Clauses 2 to 6 inclusive were severally carried.

Thereupon Mr. Skoberg moved:

—That Bill S-16 be amended by adding after line 31 on page 2, new clause 7 as follows:

"7. A majority of directors of the Company or its successor shall at all times be Canadian citizens ordinarily resident in Canada."

Le Comité approuve l'itinéraire qui suit:

23 janvier 1972	départ de London
24 janvier 1972	auditions à Tillsonburg
25 janvier 1972	auditions à Chatham
26 janvier 1972	auditions à Stratford
27 janvier 1972	auditions à Walkerton
28 janvier 1972	retour à Ottawa

A la demande du président,
M. Thomas (*Moncton*) propose:

Que le greffier du Comité soit autorisé à faire imprimer lesdits horaires dans les journaux locaux concernés afin que le public soit informé des auditions prévues.

M. Howe signale que divers intéressés pourraient vouloir présenter des mémoires sur les problèmes posés par les transports autres que les services-voyageurs. Le président répond que, si le temps le permet, le Comité acceptera tous les mémoires présentés sur les problèmes de transport.

A 11 h 25 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le mardi 21 décembre 1971
(40)

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 du matin sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

Députés présents: MM. Crossman, Danforth, Duquet, Forget, Lessard (*LaSalle*), McGrath, McNulty, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Également présent: M. Alan Sulatycky, député, parrain du bill S-16.

Témoins: De *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*: M. K. H. Burgis, vice-président de la société *Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.* et directeur de *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*; M. W. J. Hope-Ross, agent parlementaire.

Le Comité doit étudier le bill S-16, loi concernant *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*

Le président présente le parrain du bill, M. Sulatycky, qui présente à son tour l'agent parlementaire et l'un des directeurs de *Mic Mac Oils (1963) Ltd.*

Le président met en délibération le préambule du bill S-16 et invite M. Hope-Ross à expliquer le but du projet de loi. MM. Burgis et Hope-Ross répondent ensuite aux questions qu'on leur pose. L'agent parlementaire présente au greffier, pour être versé au dossier, le «Rapport annuel 1970» et le «Rapport intérimaire pour neuf mois terminé au 30 septembre 1971» de *Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.* (document TC 2).

Le préambule est adopté.

Les articles 2 à 6 inclusivement sont adoptés séparément.

M. Skoberg propose ensuite:

Que l'on modifie le bill S-16 en ajoutant à la page 2, le nouvel article 7 qui se lit comme il suit:

«(7.) Des citoyens canadiens résidant ordinairement au Canada doivent, en tout temps, constituer la majorité des administrateurs de la compagnie ou de ses successeurs».

Motion negatived.

The title and the Bill were carried without amendment.

The Chairman was instructed to report Bill S-16.

At 10:35 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

La motion est rejetée.

Le titre et le projet de loi sont adoptés sans amendement.

On demande au président de faire rapport du bill S-16.

A 10 h 35 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

R. V. Virr

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 30, 1971.

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see we have a quorum. I know many of you have other committee meetings to attend this morning, so we will try to make this as brief as we can.

The purpose of the meeting this morning is to ratify the reports of our two steering committee meetings, one last week and one two weeks ago, to authorize our Clerk to advertise in the papers and make transportation arrangements for this motion put forward by Mr. Howe. Mr. Howe drew up his motion to which I added one which elaborated on Mr. Howe's intentions.

I will have the Clerk give you a resumé of the places we will hold meetings. Mr. Virr.

The Clerk: We will leave Ottawa on Sunday, January 23, at approximately 5 o'clock in the evening for London, Ontario and we will stay overnight in London. On Monday, January 24, we will take a bus to Tillsonburg, approximately 30 miles, and we will hold hearings at Tillsonburg in the morning and afternoon. Following the hearings we will depart by bus for Chatham. We will stay overnight in Chatham, that will be Monday, and we will have hearings in Chatham in the morning and afternoon. At the end of the hearings we will take a bus for Stratford and stay overnight, and on Wednesday we will hold our hearings in Stratford in the morning and afternoon. At the end of the hearings we will take a bus to Walkerton, which will take approximately three hours, I think, stay overnight Wednesday in Walkerton, and have our hearings in Walkerton on Thursday morning and afternoon. In all likelihood we will have to stay overnight in Walkerton, Thursday night again, and then we can take a bus Friday morning back to Toronto for our aircraft to Ottawa.

It will be necessary to travel by chartered coach when we go from Tillsonburg to Chatham to Stratford and Walkerton. We cannot rely on the passenger service, it is not too good anyway I gather, and because of our timing we will have to have a chartered coach.

The Chairman: Are there any comments on that, gentlemen?

Mr. Rock: It is a wonder the railway company does not have a charter coach for us.

Mr. Howe: They are all set up for it.

Mr. Rock: ... a Budd car or something.

Mr. Howe: Yes, that would be interesting.

The Chairman: Gentlemen if there are no comments, I would like to get a motion to authorize the Clerk to make the necessary arrangements.

Mr. Thomas (Moncton): I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Gentlemen, there is nothing else on the agenda so we will adjourn.

• 1112

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 novembre 1971

[Interpretation]

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Vous avez sans doute d'autres réunions de comité ce matin et c'est pourquoi nous ferons notre travail aussi rapidement que possible.

La réunion de ce matin a pour but de ratifier les rapports de deux réunions de comité directeur dont l'une, la semaine dernière et l'autre, il y a quinze jours, en vue d'autoriser le greffier à faire de la publicité dans les journaux et s'occuper des réservations dont il est question dans la motion présentée par M. Howe. J'ai ajouté une autre motion qui précise les intentions de M. Howe.

J'invite maintenant M. Virr à vous donner les lieux des réunions.

Le greffier: Nous partirons d'Ottawa le dimanche 23 janvier vers 5 heures, pour London, Ontario, où nous passerons la nuit. Le lundi 24 janvier, nous nous rendrons par autobus à Tillsonburg, environ 30 milles de London, et nous y tiendrons nos audiences le matin et l'après-midi, après quoi nous nous mettrons en route par autobus pour Chatham, où nous y passerons la nuit du lundi et où nous aurons des audiences à Chatham, le matin et l'après-midi. A la fin de ces audiences, nous prendrons l'autobus pour Stratford où nous passerons la nuit et tiendrons nos audiences le lendemain, mercredi, le matin et l'après-midi. Nous reprendrons l'autobus pour Walkerton, un voyage d'environ 3 heures; nous y passerons la nuit de mercredi et tiendrons nos audiences à Walkerton le jeudi matin et après-midi. Vraisemblablement, nous devrons passer la nuit de jeudi à Walkerton pour reprendre l'autobus vendredi matin en route pour l'aérogare de Toronto, vers Ottawa.

Il nous faudra voyager par véhicule nolisé de Tillsonburg à Chatham, Stratford et Walkerton. Nous ne pouvons pas nous fier au service des voyageurs qui n'a rien d'excellent de toute façon et aussi à cause de notre horaire qui est chargé.

Le président: D'autres commentaires, messieurs?

M. Rock: Je suis surpris de voir que la société ferroviaire ne place pas un wagon nolisé à notre disposition.

M. Howe: Ils le peuvent pourtant.

M. Rock: ... un wagon Budd ou quelque chose du genre.

M. Howe: Oui, ce serait intéressant.

Le président: Messieurs, si vous n'avez rien d'autre à dire, j'aimerais qu'on propose une motion autorisant le greffier à faire les réservations nécessaires.

M. Thomas (Moncton): Je fais cette motion.

La motion est adoptée.

Le président: Messieurs, nous allons ajourner puisqu'il n'y a rien d'autre à l'ordre du jour.

• 1115

Mr. Howe: There is one thing I was wondering about in connection with this trip, Mr. Chairman. My original motion was definitely just in connection with passenger service but I feel that when the Committee is going around like this, if there happen to be people that have problems, for example, with regard to the shipment of stock from the

M. Howe: Monsieur le président, au sujet de ce voyage, ma première motion ne se rapportait qu'au service voyageur, mais lorsque le Comité voyage ainsi, si certaines gens ont des difficultés pour l'expédition du bétail de l'Ouest, j'estime que le Comité doit, en vertu de ce mandat, entendre ces gens quand il se réunira.

[Texte]

west, that would be within the terms of reference of the Committee at another time, that, if at all possible, we should consider hearing them.

There is another proposal with regard to STOL aircraft being used in a gathering service around Wingham and Goderich and Stratford and Wiarton, and if people want to advise the Committee about this and some of the other things that would be in the general category of matters that this Committee studies, we should hear them, rather than just narrow it down to one particular field.

We do have a time limit but if there is time available, I think we should hear them.

I remember that when we went to the North Shore, we did this: we talked about highways, airways, transport to the airports and things like that; and in this study that we are making, of transportation problems and communication problems, if there is time available, we should welcome people who would inform the Committee as to the problems and the situation that has developed in the area.

The Chairman: We had a little talk on the steering committee about this, and you know my views and how lenient I can be with the Committee. Moreover, it would be in the interests of the Committee to know what is going on in every part of the country.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, concerning this trip and the hearings, are we going to get briefs before we get to these different places, or are we going to get them at the last minute?

The Chairman: We will have the briefs beforehand. The Clerk has been asked to ensure that we have the briefs here at least two or three weeks ahead of time so that you will have a chance to study them.

Mr. Portelance: So, an order of the day will be made, and we will not have to work all night like we did in past trips in the Maritimes because all kinds of briefs came in when they were not expected. I hope a list will be made so that we will be able to give enough time to those who have in mind the presentation of briefs.

The Chairman: Yes.
Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: On that point, Mr. Chairman, we should accept briefs right up to the last moment as there are usually many people in the community who just do not have the facilities to formulate their plans and present their briefs to us ahead of time. We have never been stricky about this before.

The Chairman: We have to have the brief as much ahead of time as we can so that we may have a chance to study it; but as we have done in the past, if a man comes in the morning and has a few sheets of paper with brief notes on them, then if we have the time, we are certainly going to give him the opportunity to present his case.

Mr. Danforth: Mr. Chairman, following the line of thought of my colleague over here, whose point is very well taken, we can have the best of both worlds if we make the stipulation to anyone wishing to present a brief that we will hear briefs up until "x" hours, and that any presentation after that will be filed as part of the recordings rather than its being given verbally. In this way, you can protect yourself.

[Interprétation]

Il y a aussi une autre proposition relative à l'avion STOL utilisé près de Wingham, Goderich, Stratford et Wiarton, et si les personnes veulent exprimer leurs points de vue au Comité, il faudrait les écouter au lieu de nous en tenir à un domaine particulier.

On nous a fixé un délai mais, dans la mesure du possible, il faudrait entendre ces personnes.

Quand nous avons été sur la côte du Nord, nous avons parlé des routes nationales, des lignes aériennes, du transport vers les aéroports, etc., et dans notre étude des problèmes de transport et de communications, si nous en avons le temps, nous devrions accueillir la population qui renseignera le Comité sur les difficultés régionales.

Le président: Le comité directeur a soulevé ces questions et vous connaissez mon opinion et l'indulgence dont je fais preuve en Comité. En outre, le Comité est intéressé à connaître ce qui se passe dans le reste du pays.

M. Howe: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, eu égard à ce voyage et aux audiences, aurons-nous les mémoires avant de partir ou s'il nous faudra attendre à la dernière minute?

Le président: Nous les aurons avant de partir. Nous avons demandé au greffier de nous les remettre deux ou trois semaines avant le départ pour nous permettre de les étudier.

M. Portelance: Il y aura ainsi un ordre du jour et nous n'aurons pas à travailler jour et nuit comme nous l'avons fait par le passé dans les Maritimes, parce que les mémoires nous étaient remis au moment où nous les attendions le moins. J'espère qu'on dressera une liste pour donner suffisamment de temps à ceux qui ont l'intention de présenter des mémoires.

Le président: Oui.
Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: A ce sujet, monsieur le président, nous devrions accueillir les mémoires jusqu'à la dernière minute, puisque nombreux sont ceux qui n'ont pas les moyens de dresser leurs plans et de présenter leurs mémoires avant le délai fixé. Nous n'avons jamais été tellement sévères sur ce point.

Le président: Il nous faut avoir ces mémoires avant le voyage pour les étudier; mais comme par le passé, si quelqu'un se présente le matin avec deux feuilles de notes, nous lui donnerons l'occasion de s'exprimer.

M. Danforth: Monsieur le président, suite aux remarques judicieuses de mon collègue, nous pouvons stipuler que quiconque a l'intention de présenter un mémoire sera entendu jusqu'à une heure fixée, après quoi toute présentation sera versée aux procès-verbaux et témoignages au lieu d'être entendue. On peut se protéger ainsi.

[Text]

The Chairman: Yes. I would like the Clerk to read the note that we are going to send to everybody and the announcement that will appear in the newspapers.

The Clerk of the Committee: This will read as follows:

The Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons will visit Southwestern Ontario during the last week of January, 1972, for the purpose of enquiring into the adequacy of the rail or substitute passenger service in that area. It is intending to hold public hearings in Tillsonburg, Chatham, Stratford and Walkerton on January 24, 25, 26 and 27 respectively. Details as to the time and place of hearings will be advertised in the local newspapers at a later date. Organizations or individuals who wish to make presentations to the Committee and/or submit a brief on the passenger service, are asked to forward to the Clerk of the Committee, if possible, 40 copies in English or French as soon as possible.

The Chairman: Would you then wish to have a time limit? That would be hard to do.

Mr. Danforth: I was just saying that, in order to protect yourself, you could say that briefs will be received at that time providing that there is adequate time to hear them: "Briefs will be heard orally up until 'such and such a time' and priority will be given according to the order in which they are received by the Committee". This will protect us.

In other words, if they do not get it in until the last minute and there is not time for it to be heard, then it can be filed as part of the record; and they will not be expecting that it be heard. It will protect the Committee.

• 1120

The Chairman: I think we will work it a different way this time. Instead of having just the big newspapers like the *Globe and Mail*, every local newspaper will receive a letter and we will announce it in many local newspapers. We also will announce it on radio and television.

Mr. McNulty: Mr. Chairman, when will the advertisements be going in?

The Clerk: They should be at the newspaper by December 12 at the very latest.

Mr. McNulty: I was just wondering if we could ask that formal briefs or more than two or three pages be in by January 10 to give us an opportunity to look them over?

The Clerk: I could put that in.

Mr. McNulty: They should forward it to the Clerk of the Committee as soon as possible and by January 10 at the latest.

The Chairman: In the past we had the same ad. The people said we knew that we would not have time to make this brief at such a time so we did not make any. I would hesitate to put a time limit on the return.

Mr. McNulty: Play it by ear. If you find that you do not get many briefs, we will accept briefs from the floor.

[Interpretation]

Le président: Oui. J'invite maintenant le greffier à vous lire les notes que nous ferons parvenir à tous les membres ainsi que l'annonce qui paraîtra dans les journaux.

Le greffier du comité:

Le Comité permanent des transports et communications de la Chambre des communes rendra visite au Sud-ouest de l'Ontario au cours de la dernière semaine de janvier 1972 pour mener une enquête sur les faiblesses du service voyageur substitut dans cette région. Le Comité a l'intention de tenir des audiences publiques à Tillsonburg, Chatham, Stratford et Walkerton les 24, 25, 26, 27 janvier respectivement. On annoncera les détails concernant l'endroit et l'heure de ces audiences dans les journaux locaux un peu plus tard. Les organisations ou les particuliers qui souhaitent faire un exposé ou soumettre au Comité un mémoire sur les services voyageurs sont invités à en donner copie au greffier du Comité, soit 40 exemplaires en anglais et en français aussitôt que possible.

Le président: Devrions-nous fixer une date limite? Ce serait difficile.

M. Danforth: Je disais justement que, pour nous protéger, nous pouvons dire que les mémoires seront reçus à cette date pourvu que nous ayons suffisamment de temps pour les entendre: les Mémoires seront entendus verbalement jusqu'à l'heure «fixée» et la priorité sera établie en fonction de la date de réception par le Comité. Nous serions ainsi protégés.

En d'autres termes, si le Comité ne reçoit les mémoires qu'en dernière minute et que le temps manque, l'exposé sera versé au dossier et personne ne s'attendra à ce qu'il soit lu. Le Comité sera ainsi protégé.

Le président: Nous procéderons de façon différente cette fois-ci. Au lieu de faire de la publicité dans les grands quotidiens, comme le *Globe and Mail* par exemple, nous enverrons une lettre à tous les journaux locaux qui publieront notre annonce. Nous nous servirons aussi de la radio et de la télévision.

M. McNulty: Monsieur le président, quand ferons-nous cette annonce?

Le greffier: Le 12 décembre au plus tard.

M. McNulty: Pourrait-on insister pour que les mémoires officiels de plus de 2 ou 3 pages soient rendus le 10 janvier pour que nous puissions en faire une étude?

Le greffier: Cela pourrait être inclus.

M. McNulty: Les auteurs devraient adresser leur mémoire au greffier du comité aussi tôt que possible, le 10 janvier au plus tard.

Le président: Nous avons fait la même annonce par le passé. Certaines personnes ont fait la réflexion suivante: nous savons que nous n'avons pas le temps de soumettre notre mémoire à cette date limite. Donc, nous n'en présenterons pas. J'hésiterais beaucoup à fixer un délai de ce genre.

M. McNulty: Jouons un peu d'oreille. Si vous voyez que les mémoires se font rares, nous accepterons ceux du parquet.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): If we have a lot of formal briefs and we do not have time, we will just have to ask people to file them. Let us see how it turns out.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Did the last part of that notice say about 40 copies in French or English?

The Chairman: Both.

The Clerk:

are asked to forward to the Clerk of the Committee, if possible, 40 copies in English or French.

The Chairman: This is a formula.

The Clerk: Forty copies of the brief.

Mr. Portelance: It is quite possible that someone may send it in French. We would accept either. It does not cost anything to leave it in the ad. They have got to be translated one way or the other. They come in in English and we expect to have copies in French made here. The same thing would apply if a French copy came in that had to be translated.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: On another subject, Mr. Chairman, I know in the steering committee we did discuss the other terms of reference that we had about hearings on the financial structure of the Canadian National. Perhaps you would like to comment on that briefly. What was the thinking in the steering committee and what did Mr. Virr suggest that he would do. I think this is important because we have had this term of reference now for about two years. It has been renewed each session. We still have not got anywhere and the Minister himself suggested that he would try to make people available to us to do a little research for the Committee in this regard. I am wondering whether or not you have any comments to make.

The Chairman: I could give it another try with the Minister today. As I said in the steering committee last Tuesday, the Minister said that we would have no hearing until those big bills were passed in the House. I could give it another try today. I could meet the Minister to see what he has to say. Or, if you would rather, we could have a steering committee next week and we could ask the Minister to come to the steering committee so we could ask him the same question.

Mr. Skoberg: We have travelled that route a couple of times.

The Chairman: I know. I am doing all that I can, Mr. Skoberg.

This Committee is adjourned to the call of the Chair. Thank you.

Tuesday, December 21, 1971.

• 0947

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Shall I call the preamble for the bill we have today? We are studying Bill S-16, an Act respecting Mic Mac Oils (1963) Ltd. The sponsor of the bill is Mr. Sulatycky and I would ask him to present the witnesses here this morning.

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Si les mémoires officiels sont nombreux et que le temps nous manque, nous devons demander aux autres auteurs de les incorporer au dossier. Voyons ce qui se passera.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: La dernière partie de la convocation parle-t-elle de 40 exemplaires en français et en anglais?

Le président: Oui.

Le greffier:

... sont invités à envoyer au greffier du comité, si possible, 40 exemplaires en anglais et en français.

Le président: Il s'agit d'une formule stéréotypée.

Le greffier: 40 exemplaires du mémoire.

M. Portelance: Il se peut fort bien qu'un auteur envoie sa copie en français. Nous accepterions dans les deux langues. Il n'en coûte rien de laisser ce détail dans l'annonce. Il faut en faire la traduction de toute façon. Souvent, la copie nous arrive en anglais et on s'attend à ce que la traduction française soit faite ici. Le même procédé s'applique quand la copie française arrive d'abord. Il nous faut la traduire.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je sais que le Comité directeur a discuté de son mandat au sujet des audiences relatives à la structure financière du National canadien. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet? Qu'en pensait le Comité directeur et que suggérait M. Virr? Il me semble que la question est importante puisque nous avons ce mandat depuis deux ans. On l'a renouvelé à chaque session. Pourtant, l'évolution n'est pas bien rapide et le ministre lui-même a dit qu'il serait important de mettre au service du comité un certain nombre de chercheurs. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Le président: Je pourrais m'entretenir à nouveau avec le ministre aujourd'hui. Comme je le disais mardi dernier au comité directeur, le ministre a déclaré qu'il n'y aurait pas d'audience jusqu'à ce que les projets de loi importants soient adoptés à la Chambre. Je pourrais tout de même voir ce que le ministre a à dire. Si vous préférez, je vais réunir le comité directeur la semaine prochaine invité le ministère et lui poser la même question.

M. Skoberg: C'est ce que nous avons fait deux fois au moins.

Le président: Je sais; je fais ce que je peux, monsieur Skoberg.

Ce Comité est ajourné jusqu'à la prochaine convocation du président. Je vous remercie.

le mardi 21 décembre 1971

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Puis-je citer le préambule au bill que nous étudions aujourd'hui? Le Bill S-16, Loi concernant Mic Mac Oils (1963) Ltd. Le parrain du bill est M. Sulatycky et je vais lui demander de présenter les témoins présents ici ce matin.

[Text]

Mr. Sulatycky: Thank you, Mr. Chairman. It is my pleasure to introduce to the Committee Mr. Ken Burgis and Mr. Jim Hope-Ross from Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. and Mic Mac Oils (1963) Ltd. Mr. Hope-Ross will take over from here and introduce Mr. Burgis more fully. Both gentlemen are prepared to answer any questions that Committee members may have on this bill.

The Chairman: Mr. Hope-Ross will give us a briefing on the bill.

Mr. W. J. Hope-Ross (Parliamentary Agent): Mr. Chairman, Mic Mac Oils (1963) Ltd., a company incorporated under the Companies Act of Alberta, is a wholly-owned subsidiary of Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. and is a federally incorporated company. Both companies carry on the business of exploration for and production of oil and natural gas. Mic Mac Oils (1963) Ltd. has no employees and its operations are carried out by the staff of the parent company.

Mic Mac has an authorized capital of \$15 million divided into 1.5 million shares having a par value of \$10 each of which 1,496,473 shares have been issued and are outstanding.

By Section 158 of the Alberta Companies Act, an Alberta company may, if authorized by the share-holders and the laws of another jurisdiction, continue in that other jurisdiction as if it were incorporated under that other jurisdiction. Mic Mac has the authority of its shareholders to continue as a federal company and the purpose of this bill is to allow Mic Mac to make application to the Minister of Consumer and Corporate Affairs for letters patent to continue Mic Mac as a federal company. It would also of course bring Mic Mac under the direct control of the Canada Corporations Act. Implicit in all this is that if Mic Mac becomes a federal company it could, if considered desirable by its shareholders, amalgamate with its parent under Section 137. (1) of the Canada Corporations Act.

It may be pertinent to this hearing to present some of the statistics concerning Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.

• 0950

Hudson's Bay Oil and Gas was incorporated, by letters patent, in 1926. It has, outstanding, 18,294,068 common shares with a par value of \$2.50 each; 54.9 per cent of the outstanding shares were beneficially owned by Continental Oil Company of New York and 21.9 per cent of the outstanding shares were beneficially owned by Hudson's Bay Company Investments Limited of Winnipeg, a wholly-owned subsidiary of Hudson Bay Company. The balance of the outstanding shares were held by the general public. There has been a steady increase in Canadian ownership of the publically-held common shares and, at September 15, 1971, Canadian residents owned 65.6 per cent of these shares with the remaining 34.4 per cent widely dispersed among owners in various foreign countries.

In addition to the common shares, there are 599,780 preferred shares outstanding which may be converted to 719,976 common shares. These preferred shares are 97 per cent Canadian in ownership. Both classes of shares are listed on the Montreal and Toronto stock exchanges.

Again, this bill is an enabling statute. The discretion remains in the Minister of Consumer and Corporate Affairs as to whether letters patent may be issued. Mr. Burgis, who is a director of Mic Mac and the Corporate Vice-President of Hudson's Bay Oil and Gas, and myself would be pleased to try to answer any questions you may have. Perhaps, too, Mr. Chairman, at this time, it might be pertinent for me to table the annual report for 1970 for

[Interpretation]

M. Sulatycky: Merci, monsieur le président. C'est avec plaisir que je présente au Comité M. Jim Hope-Ross et M. Ken Burgis de la Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. et de la Mic Mac Oils (1963) Ltd. M. Hope-Ross fera une plus ample présentation de M. Burgis. Ces deux messieurs sont prêts à répondre à toutes les questions que les membres du Comité voudront poser au sujet du bill.

Le président: M. Hope-Ross, voulez-vous s'il vous plaît nous donner un bref exposé sur le bill.

M. W. J. Hope-Ross (Agent parlementaire): Monsieur le président, Mic Mac Oils (1963) Ltd. est une société constituée en corporation en vertu du *Companies Act* de la province d'Alberta. C'est une filiale autonome de la Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., et une société constituée en corporation en vertu d'une loi fédérale. Les deux sociétés font des travaux de prospection et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel. La compagnie Mic Mac Oils (1963) Ltd., n'a pas de personnel et ses opérations sont confiées aux effectifs de la société mère.

La compagnie Mic Mac dispose d'un capital autorisé de 15 millions de dollars réparti en 1.5 million d'actions d'une valeur chacune de \$10.00 dont 1,496,473 actions ont été émises et sont en circulation.

En conformité de l'article 158 du *Companies Act* de l'Alberta, une société albertaine peut, avec l'assentiment de ses actionnaires et conformément aux lois d'autres juridictions, poursuivre ses opérations dans cette autre juridiction tout comme si elle était constituée en corporation sous cette autre autorité. La compagnie Mic Mac est autorisée par ses actionnaires à fonctionner comme une société fédérale et l'intention du bill est de permettre à cette compagnie de demander au ministre de la Consommation et des Corporations des lettres patentes lui permettant de fonctionner en tant que société fédérale. Il va s'en dire que la compagnie Mic Mac relèverait ainsi du contrôle de la Loi sur les corporations canadiennes. Ceci implique que si la compagnie Mic Mac obtenait le statut de société fédérale elle pourrait, si ses actionnaires le considèrent

souhaitable, s'amalgamer à la société mère conformément à l'article 137 (1) de la Loi sur les corporations canadiennes.

Il serait peut-être opportun de donner au Comité des statistiques sur la Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.

La *Hudson's Bay Oil and Gas* a été constituée en corporation par lettre patente en 1926. Elle possède en circulation 18,294,068 actions ordinaires d'une valeur de \$2.50 chacune; 54.9 p. 100 des actions en circulation sont détenues par la Continental Oil Company de New-York et 21.9 p. 100 par la Hudson's Bay Company Investments Limited of Winnipeg, société autonome et filiale de la Hudson's Bay Company. Le reste des actions est détenu par le public. Il y a une augmentation constante des actions ordinaires détenues par les Canadiens et, le 15 septembre 1971, des résidents canadiens en possédaient 65.6 p. 100 et le reste 34.4 p. 100, appartenait à des actionnaires de divers pays étrangers.

En plus des actions ordinaires, il y a 599,780 actions privilégiées en circulation, représentant quelque 719,976 actions ordinaires. Ces actions privilégiées sont détenues à 97 p. 100 par des Canadiens. Les deux catégories d'actions sont offertes sur les marchés de la bourse de Montréal et de Toronto.

Encore une fois, ce bill est habilitant. Il appartient au ministre de la consommation et des corporations de décider si les lettres patentes seront accordées. Monsieur

[Texte]

Hudson's Bay Oil and Gas and the interim report for the nine months ending September 30, 1971.

The Chairman: Is it agreed by the Committee that the annual report will be appended to this report?

Some hon. Members: Agreed.

The Clerk: Do you want it appended or just tabled?

The Chairman: Just tabled, not printed.
Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I was just wondering, if the report is not long, could it not be appended?

The Clerk: There will be a copy for each member.

Mr. Skoberg: On that point, Mr. Chairman, the last time a group was before us, it was agreed that the annual report of Central-Del Rio be appended to the minutes and it was not done. Maybe it could be checked into, to find out why that was not done. It was on page 12:12 of Issue No. 12, May 20.

The Chairman: I will see that the Clerk takes care of that, Mr. Skoberg.

Mr. Hope-Ross: Mr. Chairman, I have extra copies of the report available.

The Chairman: It might be a good thing if you could have enough for a copy for each member.

Mr. Hope-Ross: I think I have five additional ones.

The Chairman: Maybe you could provide some more so that every member could have a copy of it?

Mr. Hope-Ross: I would be pleased to.

The Chairman: Thank you.

Are there any questions on the preamble? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I was just wondering if either Mr. Hope-Ross or Mr. Burgis could explain the set-up of the board of directors of the two companies, Hudson's Bay Oil and Gas and Mic Mac Oils, insofar as the Canadian content is concerned of those two companies.

Mr. K. H. Burgis (Corporate Vice President of Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., and Director of Mic Mac Oils (1963) Ltd.): I would be glad to do that, sir.

Dealing first of all with Mic Mac Oils, which is entirely owned by Hudson's Bay Oil and Gas, there are five directors all of whom are officers of Hudson's Bay Oil and Gas. Four of those are Canadian citizens: the other one is a man who has been with us since 1952. He is an American citizen but has been resident in Canada since 1952 and has spent most of his business career with our company.

With respect to the parent company, Hudson's Bay Oil and Gas, there is a twelve-man board of directors of whom six are Canadian citizens: the other six are American citizens.

[Interprétation]

Burgis, directeur de la compagnie MicMac et vice-président de la *Hudson's Bay Oil and Gas* et moi-même nous nous ferons un plaisir de répondre autant que nous le pourrions aux questions que vous aurez à nous poser. Peut-être, monsieur le président, conviendrait-il en ce moment que je dépose un rapport annuel de 1970 de la *Hudson's Bay Oil and Gas* et le rapport intérimaire des neuf mois terminé le 30 septembre 1971.

Le président: Si cela convient au Comité, le rapport annuel sera annexé à ce rapport.

Des voix: D'accord.

Le greffier: Est-ce que vous désirez qu'il soit annexé ou simplement déposé?

Le président: Simplement déposé, et non imprimé.
Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je me demandais simplement si le rapport ne pourrait pas être annexé s'il n'est pas trop long?

Le greffier: Il y en aura un exemplaire pour chaque membre du Comité.

M. Skoberg: A ce propos, monsieur le président, la dernière fois qu'un groupe s'est présenté devant nous, il fut convenu que le rapport annuel de la Central-Del-Rio serait annexé au compte rendu et cela n'a pas été fait. Peut-être pourrions-nous nous assurer pourquoi cela n'a pas été fait. C'était à la page 12:12 du fascicule No. 12 du 20 mai.

Le président: Je verrai à ce que le greffier s'en occupe, monsieur Skoberg.

M. Hope-Ross: Monsieur le président, j'en ai plusieurs exemplaires.

Le président: Ce serait peut-être une excellente chose si vous en aviez assez pour en donner un exemplaire à chaque membre.

M. Hope-Ross: Je crois pouvoir disposer de 5 exemplaires.

Le président: Peut-être pourriez-vous en obtenir d'autres, de façon que chaque membre puisse en avoir un exemplaire?

M. Hope-Ross: Je serai heureux de m'en occuper.

Le président: Merci.

Est-ce qu'il y a des questions au sujet du préambule? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je me demandais si M. Hope-Ross ou M. Burgis pourrait expliquer comment est constitué le Conseil de direction des deux sociétés: la *Hudson's Bay Oil and Gas* et la compagnie MicMac Oils, pour ce qui est de la représentation canadienne dans l'administration de ces deux sociétés.

M. K. H. Burgis (vice-président de la Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited et directeur de la compagnie MicMac Oils (1963) Limited): Je le ferai volontiers, monsieur le président.

Parlons d'abord de la MicMac Oils, qui appartient entièrement à la *Hudson's Bay Oil and Gas*. Elle compte 5 directeurs, tous administrateurs à la *Hudson's Bay Oil and Gas*, dont 4 sont des citoyens canadiens. Un des directeurs, membre du Conseil depuis 1952, est citoyen américain mais réside au Canada depuis 1952 et a fait presque toute sa carrière avec notre société.

Pour ce qui est de la société mère, la *Hudson's Bay Oil and Gas*, son conseil d'administration se compose d'une douzaine d'hommes dont 6 sont des citoyens canadiens; les 6 autres sont américains.

[Text]

Mr. Skoberg: As I look at the 1971 *Financial Post* survey of oil, I see the subsidiaries of Hudson's Bay Oil and Gas are considerable. Would this, in effect, be acquiring Mic Mac Oils so that you have it all under one family, under Hudson's Bay Oil and Gas?

• 0955

Mr. Burgis: We already have that, sir. We acquired all of the shares of Mic Mac Oils in 1963, and it is an Alberta company. It is consolidated in the numbers that are in the Hudson's Bay Oil and Gas Annual Report, and in fact it is operated entirely by Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. The purpose of our application to have it continue as a federal company is to have it the same kind of company under the same jurisdiction as the parent company, so that if we could go ahead and amalgamate the two and rationalize the operation, we could save costs involved in keeping separate reporting. It does not alter its operation at all. It is now, and has been since 1963, entirely owned by Hudson's Bay Oil and Gas. Its operations are integrated with those of the parent company.

Mr. Skoberg: I note in the report of the Standing Committee on Miscellaneous Private Bills and Standing Orders that when you petitioned for the time limit that was involved at that time, it was Central-Del Rio's bill, as your own statements suggests, which triggered your application. Prior to that time, what type of procedure had you in mind to bring about the desired results that you are now anticipating?

Mr. Hope-Ross: May I answer that question, Mr. Chairman? We were really groping for straws at the time that Central-Del Rio's method became available. I was personally exploring the possibilities of a gifting of the assets of Mic Mac Oils to Hudson's Bay Oil and Gas, and the point upon which that turned was the consideration which might be deemed for the transaction. To have a gifting, you can have—I have forgotten the exact term that was used—I think they speak of "good" and "valuable" consideration, and they are not necessarily the same thing. You could have good consideration, for example, in a human gift of love and affection, or valuable consideration in cash moneys. That was never really carried beyond the speculative stage because of the possibilities that we saw available by following Central-Del Rio.

Mr. Skoberg: Going back to the question I asked a moment ago, Mr. Chairman and Mr. Burgis, it was suggested in the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce on Tuesday, April 6, that it is the intention to amalgamate Mic Mac and another subsidiary with Hudson's Bay Oil and Gas, and that in order to do so, both companies must be in the same jurisdiction. I may have misunderstood your answer to me, but I understood that you were already able to do this. Then why was this statement made?

Mr. Burgis: We are able to do it from an operating point of view. In other words, we have this company, Security Freehold Petroleum Ltd., which is another subsidiary and a federally incorporated company. However, we are required, because they are separate companies, to maintain separate records, to file separate tax returns, to make separate filings to the various regulatory bodies and, in effect, it was to try to eliminate the cost of additional bookkeeping and record-keeping that our object was to get into a position where we could legally incorporate or legally effect a merger of the companies.

[Interpretation]

M. Skoberg: D'après une enquête sur le pétrole publiée par le *Financial Post* de 1971 je constate que le nombre de filiales de la *Hudson's Bay Oil and Gas* est très élevé. S'agit-il, alors, d'acquérir la Mic Mac Oils afin d'en faire une seule famille, sous l'égide de la *Hudson's Bay Oil and Gas*?

M. Burgis: C'est déjà fait. Nous avons acheté toutes les actions de la Mic Mac Oils en 1963; c'est une société albertaine. Elle fait partie de la concentration de sociétés que l'on trouve dans le rapport annuel de la *Hudson's Bay Oil and Gas*; en fait, elle est exploitée en totalité par la *Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd.* Le but de notre demande de maintien du statut de société fédérale est d'en faire une société qui tombe sous la même juridiction que la société mère; si nous pouvons ainsi fusionner les deux sociétés et rationaliser les opérations, nous pourrions épargner sur les coûts de comptabilité. L'exploitation elle-même ne change en rien. Et la société est depuis 1963 la propriété de la *Hudson's Bay Oil and Gas*. Son exploitation est intégrée à celle de la société mère.

M. Skoberg: Je note, dans le rapport du Comité permanent des Bills privés en général et du Règlement, que c'est vraiment le bill sur la Central-Del Rio, comme vous le laissez entendre vous-même, qui vous a porté à faire une demande concernant la limite de temps à ce moment-là. Quels étaient les moyens que vous envisagiez auparavant afin d'obtenir les résultats que vous désirez?

M. Hope-Ross: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président? Nous espérions vraiment que la proposition de la Central-Del Rio soit acceptée. J'ai examiné moi-même la possibilité de procéder par don des biens de la Mic Mac Oils à la *Hudson's Bay Oil and Gas*; ce dont il fallait tenir compte, c'était les raisons de la transaction. Pour procéder par dons, il fallait, j'oublie les termes exacts, de «bonnes raisons» et des «raisons valables»; il y a une nuance. On peut avoir de bonnes raisons, par exemple, dans le cas d'un don fait par amour ou par affection, et des raisons valables dans le cas de transactions. On n'a pas poussé davantage l'étude à cause des possibilités offertes par suite de la demande de la Central-Del Rio.

M. Skoberg: Au sujet d'une question posée il y a quelques minutes, monsieur le président, monsieur Burgis, on a indiqué, devant le comité sénatorial des Banques et du Commerce, le mardi 6 avril, qu'on avait l'intention de fusionner la Mic Mac Oils et une autre filiale à la *Hudson's Bay Oil and Gas*, et qu'à cette fin, les deux sociétés devaient tomber sous la même juridiction. J'ai peut-être mal compris, mais je pense que vous avez signalé que c'était déjà possible. Pourquoi donc a-t-on fait cette déclaration devant le comité sénatorial?

M. Burgis: C'est possible en ce qui concerne l'exploitation. En d'autres termes, nous avons une autre filiale, la *Security Freehold Petroleum Ltd.*, qui est constituée en corporation en vertu des lois fédérales. Toutefois, puisqu'il s'agit de deux entités, nous devons maintenir une comptabilité distincte, faire des déclarations d'impôt distinctes et soumettre des documents distincts aux différents organismes investis du pouvoir de réglementation. Or, c'est justement pour éviter ces coûts additionnels de comptabilité et de tenue des livres que nous voudrions pouvoir nous constituer en corporation et fusionner ces sociétés légalement.

[Texte]

In terms of practical day-to-day operations, of course, we have been doing it ever since we acquired 100 per cent of the shares of these companies because there is no other outside shareholder interest in them and it is all in one big pot in that sense.

Mr. Skoberg: What would the other subsidiary be, Mr. Burgis, that you referred to before the Senate Committee?

Mr. Burgis: Security Freehold Petroleums Ltd., located at Calgary. It is a type of company similar to Mic Mac Oils.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

• 1000

Mr. Trudel: Mr. Burgis, assuming that this is granted, how will you reorganize in order to compensate with the new chart or the new plan on the reorganization either in the number or in the structure of your board of directors of Mic Mac?

Mr. Burgis: I would not contemplate any change in the board of directors of Mic Mac.

Mr. Trudel: The change would then be in your annual report rather than in the operational or the structural aspect of the company?

Mr. Burgis: It would not really make any change in the annual report that we put out because in that report we consolidate all of the operating and financial results of the subsidiary companies into a consolidated statement of the parent company.

Mr. Trudel: Is it your intention to carry on, either through Mic Mac or Hudson's Bay, offshore exploration or will this enter into your thinking by asking for this change?

Mr. Burgis: This change would not affect that. Hudson's Bay Oil have been carrying on offshore exploration off the east coast in the Gulf of St. Lawrence.

Mr. Trudel: It would not interfere in any way, shape or form?

Mr. Burgis: No, it would not.

Mr. Trudel: That is all I have for now, Mr. Chairman. Clause 1 agreed to.

Mr. Skoberg: Technically you have joined Mic Mac and Hudson's Bay Oil and Gas and you say there are now no employees with Mic Mac.

Mr. Burgis: That is right.

Mr. Skoberg: How do you bring about your annual report and file it with the insurance department of the government?

Mr. Burgis: I am not quite sure I understand your question.

[Interprétation]

En ce qui concerne l'exploitation, nous procédons ainsi depuis que nous avons obtenu 100 p. 100 des actions de ces sociétés; il n'y a pas d'autres groupes d'actionnaires, toute l'activité est combinée, si vous voulez.

M. Skoberg: Quelle est cette autre filiale, monsieur Burgis, à laquelle vous avez fait allusion devant le comité sénatorial?

M. Burgis: La *Security Freehold Petroleums Ltd.* sise à Calgary. Il s'agit d'une société semblable à la Mic Mac Oils.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Burgis, si vous obtenez ce que vous voulez, quels sont les changements que vous apporterez, dans le cadre de votre réorganisation, au Conseil d'administration de la Mic Mac, soit du point de vue du nombre d'administrateurs, soit du point de vue de la structure du Conseil?

M. Burgis: Nous ne prévoyons aucun changement au Conseil d'administration de la Mic Mac.

M. Trudel: Seul le rapport annuel serait touché par ce changement. Il n'y aurait aucune différence dans l'exploitation ou la structure de la Société, n'est-ce pas?

M. Burgis: Même le rapport annuel que nous publions ne varierait pas tellement puisque nous regroupons toutes les données sur l'exploitation et le financement des filiales dans les rapports soumis à la Société mère.

M. Trudel: Avez-vous l'intention, par l'intermédiaire de la Mic Mac ou de la *Hudson's Bay*, de faire de la prospection sous-marine ou est-ce que cela entre dans le cadre de votre demande?

M. Burgis: Il n'y aura aucun changement à cet égard. La *Hudson's Bay Oil* fait déjà de la prospection sous-marine sur la côte Est, plus précisément dans le golfe du Saint-Laurent.

M. Trudel: Il n'y aura donc absolument aucun changement à cet égard?

M. Burgis: Absolument pas.

M. Trudel: C'est tout pour l'instant, monsieur le président.
L'article 1 est adopté.

M. Skoberg: Techniquement parlant, la Mic Mac et la *Hudson's Bay Oil and Gas* ont fusionné et vous dites qu'il n'y a plus d'employés au compte de la Mic Mac.

M. Burgis: C'est exact.

M. Skoberg: Comment présentez-vous votre rapport annuel aux organismes gouvernementaux qui s'occupent de l'assurance?

M. Burgis: Je ne vous comprends pas très bien.

[Text]

Mr. Skoberg: Your whole structure as Hudson's Bay Oil and Gas...

Mr. Burgis: The employees of Hudson's Bay Oil and Gas keep separate records for all of the operations of Mic Mac and at the end of the year, of course, we prepare a balance sheet and a profit and loss statement which we file with the required authority.

Mr. Skoberg: And that is perfectly in order so far as the insurance people are concerned?

Mr. Burgis: Yes, it is.

Mr. Skoberg: I am rather in the dark with respect to the employment end of Hudson's Bay Oil and Gas. What category do your employees come under?

Mr. Burgis: We have a pretty broad category of employees. We have a lot of professional employees—geologists, engineers, that type of employee. We have a lot of clerical people and people who work out in the oil fields to operate our gas plants, that type of thing. We have approximately 1,000 employees. I might mention that out of that 1,000 employees all but perhaps two or three—I really do not know the count—essentially all of them are Canadian citizens. It has been our practice for a long time now to Canadianize the staff and operate as a Canadian company.

Mr. Skoberg: When U.S. citizens come to Canada I presume they have to get work permits?

Mr. Burgis: Yes, but we do not really follow this practice...

Mr. Skoberg: I am trying to follow this through. I know some of the difficulties Canadian oil people have faced in trying to go to the United States under the same situation, which has not been too favourable, to say the least, in many cases.

Mr. Burgis: I do not think there is a big problem. There certainly has not been one for us in recent years. Back in the early days when we did not have the talent in some of these specialized areas in Canada because exploration and development for oil was a new business in Canada we did have to bring in some highly qualified experienced people, usually Americans. Frankly, it is so long ago I do not remember the problems we had. I do not think we had a great number of problem in those days, the best of my recollection, but we have not done this for so long that I can hardly recall when the last one would have been.

Mr. Skoberg: What would you do in the case of work being done by your parent company, Hudson's Bay Oil and Gas, between Saskatchewan and North Dakota—across-the-border type of work. How do you transfer your job opportunities back and forth from the U.S. to Canada and from Canada to the U.S.?

Mr. Burgis: We do not have any operations in the United States. Basically in our business you only operate where you have an ownership interest in the mineral rights. I guess we are not authorized to carry on business in the United States. I think we would have to have a U.S. corporation, for instance, to own mineral rights in the United States. That is right, is it not?

[Interpretation]

M. Skoberg: En ce qui concerne l'entité que représente la *Hudson's Bay Oil and Gas*...

M. Burgis: Les employés de la *Hudson's Bay Oil and Gas* tiennent une comptabilité séparée pour toutes les opérations de la Mic Mac et, à la fin de l'année, ils préparent un bilan et un état des profits et pertes qu'ils présentent aux autorités compétentes.

M. Skoberg: Et c'est tout à fait accepté par les compagnies d'assurance?

M. Burgis: Certainement.

M. Skoberg: Je ne saisis pas très bien la question des employés de la *Hudson's Bay Oil and Gas*. De quel genre d'employés s'agit-il?

M. Burgis: Nous avons des employés dans de nombreux domaines. Beaucoup sont des professionnels, géologues, ingénieurs et autres. Également, bon nombre d'employés de bureau et de travailleurs s'occupent sur place des usines de traitement du gaz, etc. Nous comptons environ mille employés. Je souligne en passant que sur ces mille employés, seuls deux ou trois, je pense, ne sont pas citoyens canadiens. Depuis longtemps, notre politique a été de recruter du personnel canadien et de fonctionner en tant que société canadienne.

M. Skoberg: Lorsque des citoyens américains viennent travailler au Canada ils doivent, je suppose, obtenir des permis de travail?

M. Burgis: Oui, mais nous ne procédons pas de cette façon...

M. Skoberg: Je voudrais insister là-dessus. Je sais à quelles difficultés doivent faire face les travailleurs canadiens du secteur pétrolier lorsqu'ils essaient d'aller travailler aux États-Unis dans les mêmes conditions; le moins qu'on puisse dire, c'est que le résultat laisse à désirer dans bien des cas.

M. Burgis: Je ne crois pas qu'il y ait de grandes difficultés. Cela n'a certainement pas été le cas pour nous récemment. Au début, lorsque nous n'avions pas le personnel compétent au Canada, étant donné que la prospection et la mise en valeur dans le domaine du pétrole commençaient tout juste au Canada, nous avons dû faire appel à un personnel étranger très spécialisé venant surtout des États-Unis. Il y a si longtemps de cela que j'avoue ne plus m'en souvenir. Je ne crois pas que le problème ait été grave à ce moment-là. J'ai bien du mal à me rappeler la dernière fois où des difficultés sont survenues dans ce domaine.

M. Skoberg: Comment procéderiez-vous dans le cas de travaux effectués par votre Société mère, la *Hudson's Bay Oil and Gas*, en Saskatchewan et au Dakota Nord, de part et d'autre de la frontière? Comment feriez-vous pour faire passer votre main-d'œuvre des États-Unis au Canada et du Canada aux États-Unis?

M. Burgis: Nous n'effectuons pas de travaux aux États-Unis. En règle générale, nous restons dans le pays où nous avons la propriété des droits miniers. Je ne crois pas que nous soyons autorisés à exploiter une entreprise aux États-Unis. Je crois que seule une corporation américaine peut posséder des droits miniers aux États-Unis, par exemple; n'est-ce pas?

[Texte]

A Witness: Yes.

• 1005

Mr. Burgis: As we do not own any mineral rights in the United States, we do not have any operations that go across the border; we would be on the Canadian side.

Mr. Skoberg: However, your parent company, Hudson's Bay Oil and Gas...

Mr. Burgis: Oh, yes, but we operate entirely separately. Our parent company only has a 55 per cent interest and, of course, we cannot do things jointly with our parent company in the sense that you would get into the problem of whether this is for the benefit of the parent company or for the benefit of Hudson's Bay Oil and Gas because we have a 45 per cent interest of other shareholders in Hudson's Bay Oil and Gas that has to be protected of course. Anything we do has to be done for the benefit of all the shareholders in Hudson's Bay Oil and Gas.

Mr. Skoberg: I was trying to co-ordinate this with what you mentioned about the approximately 1,000 employees, the professional and clerical workers.

Mr. Burgis: They all would be in Canada.

Mr. Skoberg: Hired by Hudson's Bay Oil and Gas?

Mr. Burgis: Oh, yes, we do not carry on any joint operations with the parent company, with our Hudson's Bay Oil and Gas parent company, the Continental Oil Company.

The Chairman: Mr. Danforth.

Mr. Danforth: Mr. Chairman, I am just a little bit curious about the statements that have been made with regard to the incorporation of Mic Mac under the laws of Canada. As I understand it it is to enable it to work more closely with the Hudson's Bay Oil and, as has been given in testimony, to make possible the deletion of a lot of the bookkeeping aspects of it.

Since the Hudson's Bay has in effect been operating Mic Mac exclusively since 1963 and has full ownership of it, is it the intent of the Hudson's Bay to just amalgamate, to make this corporation in its entity? Why would it be necessary, since this makes possible the amalgamation, to continue Mic Mac as a separate entity under Hudson's Bay control?

Mr. Burgis: If Mic Mac were continued as a federal company, we could then apply for a statutory merger provision which would continue Hudson's Bay Oil and Gas and Mic Mac on as a continuing company. In effect it would put the two together and there would be only one corporate body and that would eliminate the necessity of keeping separate records for the two companies and to make two tax returns and two filings with—I am not sure whom the filings are made with anymore—I guess it Consumer Affairs...

An hon. Member: And Corporate Affairs.

Mr. Burgis: Consumer and Corporate Affairs. However, it would not really affect the operations because we are doing this now, we are really operating as one operating group.

[Interprétation]

Un témoin: Oui.

M. Burgis: Puisque nous ne détenons aucun droit minier aux États-Unis, nous ne faisons pas d'affaires de l'autre côté de la frontière; nous serions donc du côté canadien.

M. Skoberg: Pourtant, votre compagnie-mère, la *Hudson's Bay Oil & Gas*...

M. Burgis: Oui, mais nos activités sont entièrement distinctes. Notre compagnie-mère ne détient que 55 p. 100 des actions et, évidemment, nous ne pouvons agir conjointement avec notre compagnie-mère, en ce sens qu'il nous faudrait alors déterminer si les bénéfices reviennent à la compagnie-mère ou à la *Hudson's Bay Oil & Gas*, car, après tout, il nous faut sauvegarder les intérêts des autres actionnaires qui détiennent 45 p. 100 des parts dans la *Hudson's Bay Oil & Gas*. Tout ce que nous faisons doit profiter à tous les actionnaires de la *Hudson's Bay Oil & Gas*.

M. Skoberg: J'essayais d'établir un rapport entre cela et ce que vous avez dit au sujet des quelque 1,000 employés, professions libérales et administration.

M. Burgis: Ils seraient tous au Canada.

M. Skoberg: Engagés par la *Hudson's Bay Oil & Gas*?

M. Burgis: Sans doute, certainement, nous n'avons aucune activité conjointe avec la compagnie-mère, avec notre compagnie-mère *Hudson's Bay Oil & Gas*, la *Continental Oil Company*.

Le président: Monsieur Danforth.

M. Danforth: Monsieur le président, je suis quelque peu intrigué par les déclarations qui ont été faites au sujet de la constitution en corporation de la Mic Mac aux termes des lois du Canada. Si j'ai bien compris, d'après ce que je comprends, elle est destinée à lui permettre de travailler en relation plus étroite avec la *Hudson's Bay Oil & Gas*, afin de supprimer une bonne partie des travaux de comptabilité.

Puisque depuis 1963 la *Hudson's Bay* est, de fait, la seule propriétaire de la société Mic Mac et la seule à l'exploiter, a-t-elle l'intention de se fusionner avec la Mic Mac pour ne former qu'une seule société? Pourquoi serait-ce nécessaire, puisque cela permet la fusion, que la Mic Mac continue à titre d'entité distincte, sous la main-mise de la *Hudson's Bay*?

M. Burgis: Si la Mic Mac demeurerait une société nationale, nous pourrions alors demander une disposition statutaire de fusion qui permettrait aux sociétés *Hudson's Bay Oil & Gas* et *Mic Mac* de continuer à titre d'une société permanente. En fait, les sociétés ne formeraient qu'une et on n'aurait plus à tenir des livres séparés, à faire deux déclarations d'impôt au ministère de la Consommation, je crois...

Une voix: ... et des Corporations.

M. Burgis: De la Consommation et des Corporations. En fait rien ne serait vraiment changé, vu que nous agissons déjà ainsi: nous nous comportons vraiment comme une seule entité.

[Text]

Mr. Danforth: This is the basis, Mr. Chairman, of my question. Why do you not continue on as two?

Mr. Burgis: We cannot do it now because we cannot put these two companies together when one is a federally incorporated company and one is an Alberta incorporated company.

Mr. Danforth: Mr. Chairman, I am afraid I am not getting my point across. I appreciate that that is the basis of this bill. My question is, is it the intent of incorporating the two companies as one, should this bill pass? This is the basis of my question. Why continue the two identities, or is it the object of the bill that there will be only one corporate structure?

Mr. Burgis: If I understand you correctly, the ultimate object is to eliminate the two entities and consolidate them into one and this is an enabling step.

Mr. Danforth: Mr. Chairman, this is the basis of my question, and it was based on the fact that you said it would eliminate two sets of bookkeeping, etc. If this were the sole purpose, why continue with the two entities? You have answered my question by saying that the ultimate goal is to make one corporate structure.

Mr. Hope-Ross: Mr. Chairman, I think just to clarify that a little further, this bill enables us to make an application to the Minister for letters patent.

• 1010

Then Mic Mac is continuous as a federal company and of course those letters, depending upon the nature of the application, will update the by-laws of the company. Therefore, when we amalgamate with the parent company under the Canada Corporations Act, we will continue the two companies as one. Then, of course, you also get a chance to clean up your letters patent at the same time. This is, I think, part of the reason why the amalgamation is not included in our bill such as it was in the Central Del-Rio bill. They had another problem in that they had a lot of outstanding shareholders and wanted to avoid two meetings to have the approval of it. But this gives us an opportunity to have an amalgamation under the Canada Corporations Act rather than an amalgamation by special act.

Mr. Danforth: I am satisfied, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

If this is to streamline your corporate structure—and I think you have proved that case quite well—do you have other companies, subsidiaries of the Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd., in the same dilemma?

Mr. Burgis: We have one other. Security Freehold Petroleum Limited.

Mr. Trudel: Is it operating under a provincial charter?

Mr. Burgis: No, it is operating under a federal charter.

Mr. Trudel: That is the other one which you mentioned earlier.

[Interpretation]

M. Danforth: Justement, monsieur le président, c'est ma question. Pourquoi ne pas continuer ainsi?

M. Burgis: Parce que les deux sociétés ne peuvent pas se fusionner tant que l'une est constituée en vertu d'une charte fédérale et l'autre l'est dans la province de l'Alberta.

M. Danforth: Monsieur le président, j'ai peur de ne pas me faire comprendre. Je vois bien que c'est là le fondement du bill. Je veux savoir si, advenant l'adoption de ce projet de loi, on a l'intention de constituer les deux sociétés en une seule? C'est le fond même de ma question. Pourquoi conserver les deux entités ou alors, le bill vise-t-il à assurer une seule société?

M. Burgis: Si je vous comprends bien, on vise à consolider en une seule les deux entités, et cette mesure est un premier pas en ce sens.

M. Danforth: Monsieur le président, c'est le fond de ma question. Je l'ai posée parce que vous avez dit que cela supprimerait deux comptabilités, etc. Si c'était là le seul objectif, pourquoi ne pas conserver les deux entités? Vous avez répondu que l'objectif final est de constituer une seule corporation.

M. Hope-Ross: Monsieur le président, je dirais, pour mettre les choses au clair, que ce bill nous permet de demander au ministre des lettres patentes.

Évidemment, la compagnie Mic Mac continue d'être une société fédérale, et ces lettres patentes, selon la nature de la demande, mettront à jour les règlements de la compagnie. Lorsque nous nous fusionnerons avec la compagnie mère aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes, nous continuerons à exploiter les deux compagnies comme une seule. Il est alors possible de mettre ordre aux lettres patentes. Je crois que c'est un peu pourquoi la fusion ne fait pas partie de notre bill, alors que c'était le cas pour le bill de la Central Del-Rio. Ils avaient un autre problème, car ils avaient de nombreux actionnaires importants et voulaient éviter de tenir deux séances pour en obtenir l'approbation. Mais cela nous donne la possibilité d'obtenir une fusion aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes plutôt qu'une fusion aux termes d'une loi spéciale.

M. Danforth: Monsieur le président, je suis satisfait.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Si cela doit servir à simplifier votre structure corporative, et je crois que vous l'avez démontré, avez-vous d'autres filiales de la compagnie Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. qui ont les mêmes problèmes?

M. Burgis: Il y en a une autre, la Security Freehold Petroleum Limited.

M. Trudel: Elle est incorporée en vertu d'une charte provinciale?

M. Burgis: Non, d'une charte fédérale.

M. Trudel: C'est l'autre société dont vous avez parlé plus tôt.

[Texte]

Mr. Burgis: Yes, it is, sir.

Mr. Hope-Ross: Excuse me, Mr. Chairman. There is one other subsidiary company which is a provincial company. I do not want to confuse the issue, but it is called HBOG Mining Limited. It is an Ontario company but it is established solely to carry on mining operations in Ontario. It is not considered that there is any overlapping of land records and so on with the mining, so it is not really a problem.

Mr. Trudel: It would be fair to assume, then, that what you are doing now is eliminating any conflict that you might possibly have either in bookkeeping or in operation. In other words, this would be streamlining but not changing either your investment or capital formation pattern or your employment pattern.

Mr. Hope-Ross: Yes.

Mr. Burgis: That is right.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.
On Clause 1—*Issue of letters patent.*

The Chairman: Mr. Skoberg. Mr. Turner. I will come back to you, Mr. Skoberg.

Mr. Turner (London East): If this merger is allowed to go through and change ownership, will any employees of either company be laid off as a result?

Mr. Burgis: None, sir.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Again I go back, Mr. Chairman and Mr. Burgis, to the *Financial Post* survey and see the wholly owned subsidiary is now the Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. Your Aurora Pipe Line Company bothers me somewhat. It refers to the fact that it owns a one-half-mile line across the Canada-U.S.A. border at Carway, Alberta, which of course connects Canadian lines to pipelines in the United States. The fact remains that Hudson's Bay Oil and Gas is at this time really U.S.-owned, if you look at the whole financial structure.

Mr. Burgis: Partially U.S.-owned. We do have a 45 per cent interest that is not owned by our major shareholder.

Mr. Skoberg: And the fact remains that you are still looking at one other concern, which has been explained here, and trying to get that within the confines of Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. We then come up with a conglomerate that is completely out of Canadian hands. This is something that does affect Canadians considerably. In fact, the Prime Minister I think indicated on the weekend that we can be selective in some of our concerns. Whether he was referring specifically to companies such as yours is not for me to say. I have no idea. But you have indicated that the ownership and your shares and the operation are Canadian. In fact you spelled out to us the breakdown of your board of directors: that there are in Mic Mac four Canadian citizens out of five which are in effect Hudson's Bay Oil and Gas directors as well, and six Canadian citizens out of twelve, if I understood correctly, on the Hudson's Bay Oil and Gas.

[Interprétation]

M. Burgis: Oui, monsieur, effectivement.

M. Hope-Ross: Excusez-moi, monsieur le président. Il existe une autre filiale à charte provinciale. Je ne voudrais pas compliquer les choses, mais il s'agit de la HBOG Mining Limited. C'est une compagnie ontarienne, mais elle a été établie uniquement pour faire de l'exploitation minière en Ontario. On ne considère pas qu'il y ait un chevauchement dans la tenue de livres et elle ne présente donc pas de problèmes.

M. Trudel: Il est donc juste de penser que vous éliminez les conflits possibles de comptabilité ou d'exploitation. Autrement dit, il ne s'agirait que d'une simplification, sans modification des investissements, ni des modes de formation du capital ou de l'emploi.

M. Hope-Ross: Oui.

M. Burgis: C'est exact.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.
Article 1—*délivrance de lettres patentes*

Le président: Monsieur Skoberg. Monsieur Turner. Nous reviendrons à vous monsieur Skoberg.

M. Turner (London-Est): Si cette fusion est approuvée et que le propriétaire change, y aura-t-il des mises à pied dans l'une ou l'autre des compagnies?

M. Burgis: Aucune, monsieur.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur Burgis, je reviens à l'enquête du *Financial Post*, et je constate que la filiale à propriété exclusive est maintenant la Hudson's Bay and Gas Co. Ltd. Ce qui m'intrigue c'est votre compagnie Aurora Pipeline. Cette compagnie possède un pipeline d'un demi-mille qui traverse la frontière Canada-États-Unis, à Carway, Alberta, ce qui relie évidemment les pipelines du Canada à ceux des États-Unis. Il n'en demeure pas moins que la Hudson's Bay Oil and Gas est en réalité propriété américaine, si vous regardez de près la structure financière.

M. Burgis: En partie propriété américaine. Nous avons 45 p. 100 des parts qui n'appartiennent pas à nos actionnaires principaux.

M. Skoberg: Il reste également que vous essayez toujours, comme cela a été expliqué ici, d'obtenir une autre entreprise dans les limites de la Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. Nous en arrivons alors à un fusionnement qui échappe complètement au contrôle canadien. Cela touche les Canadiens de très près. En fait, je pense que le premier ministre a dit en fin de semaine que nous pouvons être sélectif dans le choix de nos sociétés. Je ne saurais dire s'il parlait plus particulièrement de sociétés comme la vôtre. Je n'en sais rien. Mais vous avez dit que votre propriétaire, vos actionnaires et votre activité sont canadiens. En fait, vous nous avez présenté le Conseil de direction de la Mic Mac: quatre citoyens canadiens sur cinq sont en fait directeurs de la Hudson's Bay Oil and Gas également, et six citoyens canadiens sur douze, si j'ai bien compris, à la Hudson's Bay Oil and Gas.

[Text]

Mr. Burgis: That is right, sir.

Mr. Skoberg: If you look at the outstanding shares of your company at this time—and I would like to read just one paragraph which comes out of Revised Statutes of Canada, Insurance Companies, Canadian and British;

If more than 10 per cent of the outstanding shares of the Capital stock of the Company are in the name of or right of or for the use of or benefit of a non-resident no person shall, either as proxy or in person exercise the voting rights pertaining to the shares of the Company held by such non-resident.

• 1015

Then of course, we go through the statute and it spells out what a non-resident really is, an individual who is not ordinarily resident in Canada, and then all the way down the line.

(b) a corporation incorporated, formed or otherwise organized, elsewhere than in Canada

(c) a corporation that is controlled directly or indirectly by non-residents as defined in paragraph (a) or (b)

(d) a trust established by a non-resident as defined in paragraph (a) (b) or (c), or a trust in which non-residents as so defined have more than fifty per cent of the beneficial interest, or

(e) a corporation that is controlled directly or indirectly by a trust mentioned in paragraph (d) "resident" means an individual, corporation or trust that is not a non-resident.

I realize it is not quite fair to be reading that without your having something in front of you so perhaps I could just pass you a copy.

My question then, of course, is whether or not you would be concerned about any type of regulation that may be included in your application before us today that would follow along those lines after what you have told us this morning in so far as the ownership is concerned; the outstanding shares and the Board of Directors.

Mr. Hope-Ross: Mr. Chairman, if I might commence the answer, Mr. Burgess may be able to add to what I have to say. I think the first concern would be that the authorization by the shareholders I do not think goes far enough to allow us to unilaterally make that sort of decision. They let us make application for this bill in order that we might continue the company under the Canada Corporations Act, which of course does not have those restrictions in it.

The second point is that I think there is a duty to the shareholders to allow them to elect their own directors and that of course is permitted under the Canada Corporations Act; although we would be a good corporate citizen if there were an amendment to the Canada Corporations Act calling for such restrictions and we would of course comply. At present I do not think we have any authorization to make any alteration to the position under the Canada Corporations Act that we presently hold.

Mr. Burgis: Perhaps I could add to what Mr. Hope-Ross said. I agree 100 per cent; technically that is correct. But in terms of a more broader concept, or intent, I think it is important to recognize that our company like many other companies that started in the oil business was 100 per cent foreign-owned initially. It was 75 per cent owned by Continental Oil Company and 25 per cent owned by Hudson's

[Interpretation]

M. Burgis: C'est exact, monsieur.

M. Skoberg: Si vous prenez en considération les actionnaires importants de votre compagnie à l'heure actuelle, et permettez-moi de vous lire un paragraphe tiré des Statuts révisés du Canada, compagnies d'assurance canadiennes et britanniques:

Si plus de 10 pour cent des actions en circulation du capital social de la compagnie sont au nom du chef, à l'usage ou au profit d'un non-résident, personne ne doit, à titre de fondé de pouvoir ou personnellement, exercer les droits de vote afférents à ces actions de la compagnie détenues par ledit non-résident.

Les statuts donnent une définition du mot non-résident, c'est-à-dire une personne ne résidant pas normalement au Canada.

(b) Une corporation constituée, formée ou autrement organisée ailleurs qu'au Canada,

(c) Une corporation qui est contrôlée directement ou indirectement par des non-résidents définis à l'un des alinéas a), ou b).

(d) Un organisme de fiducie établi par un non-résident défini à l'un des alinéas a), b) ou c), ou un organisme de fiducie dans lequel des non-résidents ainsi définis ont plus de 50 p. 100 du *beneficial interest*, ou

(e) Une corporation qui est contrôlée directement ou indirectement par un organisme de fiducie mentionné à l'alinéa d);

«Résident» désigne un particulier, une corporation ou un organisme de fiducie qui n'est pas non résident.

Je m'excuse de vous avoir donné lecture de ce passage sans vous avoir fait distribuer auparavant le document dont il est tiré; je vous le fais distribuer à présent. J'aimerais donc savoir si vous voudriez inclure dans votre demande un règlement qui refléterait ce que vous nous avez dit ce matin relativement à la propriété, aux actions en circulation et au conseil d'administration.

M. Hope-Ross: Monsieur le président, je donnerais un début de réponse, après quoi monsieur Burgess pourra compléter ce que j'ai à dire. Premièrement, je ne crois pas que l'autorisation obtenue des actionnaires nous permet de prendre une telle décision unilatéralement. Ils nous ont autorisé à introduire une demande afin que la société puisse continuer à exister conformément ; à la Loi sur les corporations canadiennes, qui elles évidemment ne prévoient pas de telles restrictions.

Deuxièmement, j'estime que les actionnaires doivent pouvoir élire leurs administrateurs, ce qui est prévu aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes; il ne fait évidemment aucun doute que si la Loi sur les corporations canadiennes venait à être modifiée dans ce sens et que de telles restrictions y étaient apportées, nous ne manquerions pas de nous y conformer. Je ne crois qu'à l'heure actuelle nous soyons autorisés à modifier de quelque façon que ce soit la position que nous détenons conformément à la Loi sur les corporations canadiennes.

M. Burgis: Je pourrais ajouter quelques mots à ce que monsieur Hope-Ross vient de dire. Je suis entièrement d'accord avec lui. Il a parfaitement raison du point de vue technique. Mais de façon plus générale, il faut tenir compte du fait que notre Société, comme de nombreuses autres sociétés pétrolières, était à l'origine contrôlées à 100 p. 100 par des intérêts étrangers. Elle était notamment

[Texte]

Bay, and at that time Hudson's Bay was a foreign company, a British Company. It is now Canadian, as you know.

Back in 1957 when Hudson's Bay Oil and Gas had reached a stage where we had obviously been successful and were generating some earnings and we could now stand on our own feet, our directors at that time, even though there were no rules or regulations requiring such a thing, did say that they recognized the desire of Canadian citizens to participate in the equity position in this industry and we put out shares with the public at that time and we have always done so and have added to that in fact since that time.

Also at that time, as soon as we had shares with the public, we adopted the practice of having the Board of Directors, and have always had at least half of the directors as Canadian citizens, and I might add that two of them have always been independent Canadian businessmen who had no connection whatsoever with either the two major shareholders, Continental Oil or Hudson's Bay Oil and Gas. So we have endeavoured to make, and I think the evidence shows that we have made a serious effort to be good corporate citizens of Canada and to make sure that there was representation; that this was run as a Canadian company. Of our senior management group, the exception is the one I mentioned on the Mic Mac board, the American citizen who has been with us since 1952. He is the only non-Canadian on our senior executive staff, and he is there because he grew up in the company and proved to be a good man. He obviously got to be Executive Vice-President for that reason. So I think we have made a very determined effort to act as a Canadian corporate citizen and in my opinion, the ownership of the company has not affected this whatsoever. In fact maybe it has pushed us a little further than would have been the case if we had been owned to a greater per cent in Canada.

• 1020

Mr. Skoberg: We hear a lot about the conglomerates in our modern day thinking and discussion in Canada and it would strike me that if, in the page I sent up there, under "directors", "majority" was inserted in place of "all" it really should not be any concern to your company. I quite agree that you are probably a good Canadian corporate citizen, but what would be wrong with "a majority of the directors of the company or its successor shall at all times be Canadian citizens ordinarily resident in Canada"? You already have indicated this is a fact at this time.

Mr. Burgis: Certainly what I have indicated, sir, is that the present owners of the company, the present shareholders of the company, are already doing this. I think the point Mr. Hope-Ross was making is that we do not feel we can commit future shareholders of this company. The shares are listed on the Toronto and Montreal stock exchanges, we do not know who the shareholders may be in the future, and we cannot say that they must observe rules that other comparable companies do not have to observe. Now if it were a requirement in the Canada Corporations Act that a majority of directors be Canadian citizens I am certain we would not have any concern at all with this. As we have demonstrated, we are already doing it. But I fail to see why we should be singled out or why we should attempt to put some restriction in the rights of our shareholders versus the rights of shareholders of other companies in a comparable business incorporated under the same jurisdiction to carry out the same kind of business.

[Interprétation]

contrôlée à raison de 75 p. 100 par la *Continental Oil Company* et à raison de 20 p. 100 par la *Hudson's Bay Co.*, qui à l'époque était une société britannique. Elle est devenue société canadienne.

En 1957, lorsque la *Société Hudson's Bay Oil and Gas* a commencé à enregistrer les bénéfices prouvant ainsi que nous avions acquis un certain degré d'indépendance, nos administrateurs décidèrent, bien que la chose ne fût pas obligatoire, d'émettre des actions sur le marché afin de permettre aux Canadiens d'investir dans notre société; depuis lors nous avons continué dans cette voie, nous émettons encore davantage d'actions.

Également à cette époque, au moment où nous avons commencé à émettre des actions, nos administrateurs ont toujours compté 50 p. 100 de citoyens canadiens, dont deux au moins sont toujours des hommes d'affaires canadiens indépendants n'ayant aucune attache avec les deux principaux actionnaires, la *Continental Oil* et la *Hudson's Bay Oil and Gas*. Donc, nous avons toujours essayé de nous comporter en tant que société canadienne de bon aloi et de faire en sorte à ce que la Société soit gérée en tant que société canadienne. Parmi nos cadres supérieurs, il y a une seule exception que j'ai déjà évoquée. Il s'agit du citoyen américain qui fait partie du conseil d'administration et de Mic Mac et qui travaille chez nous depuis 1952. Il est le seul cadre supérieur non canadien, et si nous l'avons gardé, c'est parce qu'il fait partie de la société depuis ses débuts et qu'il a réussi à faire ses preuves. C'est la raison pour laquelle il a été nommé vice-président administratif. Donc j'estime que nous avons fait un sérieux effort en vue de nous comporter en tant que société canadienne, j'estime que la propriété de la société n'influe nullement sur cet état de choses. Je dirais même que nous avons probablement été plus loin dans cette voie que si la société avait été contrôlée par des intérêts canadiens dans une plus large mesure.

M. Skoberg: On entend beaucoup parler d'intégration à l'heure actuelle, aussi me semble-t-il que si à la page que je vous ai soumise, sous la rubrique «administrateurs» le mot «majorité» était remplacé par «tous», cela n'aurait aucune répercussion sur votre société. Je suis d'accord lorsque vous dites que vous constituez en effet une société canadienne respectueuse d'une loi mais pourquoi la majorité des administrateurs de la société ne pourraient-ils pas toujours être des citoyens canadiens résidant normalement au Canada? Vous nous avez déjà dit que telle était déjà en fait la situation.

M. Burgis: J'ai en effet dit que les actionnaires actuels de la société procèdent de cette façon. Mais ce que M. Hope-Ross voulait faire ressortir, c'est que nous ne pouvons pas nous prononcer quant à l'action future des actionnaires de la société. Les actions de la société sont en effet cotées sur les bourses de Toronto et de Montréal; nous ne pouvons donc dire qui seront les actionnaires à l'avenir et nous ne pouvons, dès lors, leur imposer de se conformer à des règles qui ne sont pas obligatoires pour d'autres sociétés du même type. Si aux termes de la Loi sur les corporations canadiennes, les administrateurs doivent obligatoirement être citoyens canadiens en majorité, cela ne poserait aucun problème. Comme je l'ai dit cela se fait déjà dans la pratique. Mais je ne vois pas pourquoi des dispositions spéciales doivent nous être appliquées ni pourquoi nous devrions imposer des restrictions à nos actionnaires, restrictions autres que celles auxquelles sont assujettis les actionnaires des autres sociétés travaillant dans ce secteur et incorporées aux termes de la même loi.

[Text]

Mr. Skoberg: Are not Central Del-Rio Canadian Pacific Investments stocks on the market, the same as yours?

Mr. Burgis: Yes, sir.

Mr. Skoberg: They have agreed to this amendment and it is incorporated in their bill. It is very true that as long as their shares are on the open market the same thing could happen in so far as shareholders are concerned. Now we are referring to directors only. I am sure shareholders of a company buying into a company on the stock exchange would realize that and probably would not be too concerned if that company had a good record, which yours no doubt has. You are not being singled out, Mr. Burgis, and I can assure you of that. Central Del-Rio agreed to it and, in my opinion, you are practically in the same situation, outside of the fact you are about 98 per cent Canadian-owned.

Mr. Hope-Ross: There are two material differences between ourselves and Central Del-Rio, one being that Canadian Pacific Investments is 89 per cent Canadian-owned. So they have a Canadian requirement at present which, I will agree, is affected by that change.

Mr. Skoberg: Yes, but they would not have to be because it is on the open market and they could go in the other direction.

Mr. Hope-Ross: No, because their major shareholder is Canadian Pacific Investments, that is where those shares are, and so those are not available on the stock exchanges. Again, although this is technical, I think it is material that their bill contemplated amalgamation and therefore it is a statutory amalgamation by the special act which was passed with respect to their company. Our amalgamation would be under the Canada Corporations Act subsequent to the issue of letters patent. I think those are two very material differences between the two pieces of legislation.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: How many employees do you presently have operating under Mic Mac?

Mr. Burgis: We do not have any employees of Mic Mac as such, sir. Hudson's Bay Oil and Gas employees operate all the Mic Mac properties.

Mr. Hope-Ross: I might add that the directors of Mic Mac, who are under Hudson's Bay control, receive no remuneration as directors of Mic Mac.

Mr. Trudel: Other than this stipend received from Hudson's Bay Oil and Gas?

Mr. Hope-Ross: Yes, that is right.

• 1025

Mr. Trudel: In your transfer of accounting will you have any benefits that have accrued to either directors or long-standing employees that will be jeopardized by this new accounting procedure?

Mr. Hope-Ross: None whatever.

[Interpretation]

M. Skoberg: Les actions de la société *Central Del-Rio Canadian Pacific Investments* sont cotées en bourse tout comme les vôtres, n'est-ce pas?

M. Burgis: En effet.

M. Skoberg: Cette société a accepté cet amendement qui fait maintenant partie de leur bill. Il est vrai que tant que leurs actions sont cotées en bourse, la même chose peut arriver en ce qui concerne les actionnaires. Nous parlons uniquement des administrateurs en ce moment. Je suis convaincu que des actionnaires qui achèteraient les actions d'une société cotées en bourse seraient au courant de ce règlement et que cela les laisserait assez indifférents à condition que la société jouisse d'un bon renom, ce qui est votre cas je crois. Je puis vous assurer, monsieur Burgis, que votre société ne fait l'objet d'aucune discrimination. La société *Central Del-Rio* a accepté cette condition et j'estime que vous vous trouvez dans des conditions pratiquement identiques, à cette exception près que votre société est contrôlée à 98 p. 100 par des Canadiens.

M. Hope-Ross: Il y a deux différences essentielles entre notre société et la *Central Del-Rio*; premièrement la *Canadian Pacific Investments* est contrôlée à 89 p. 100 par des Canadiens si bien que ce changement serait très réel pour eux.

M. Skoberg: En effet, mais ce ne serait pas obligatoire car leurs actions sont cotées à la bourse; or ils sont libres de s'orienter sur une autre voie.

M. Hope-Ross: Ce n'est pas le cas car leur principal actionnaire est la *Canadian Pacific Investments* dont les actions ne sont pas cotées en bourse. Bien qu'il s'agisse ici d'un détail d'ordre technique, il faut tenir compte du fait que leur bill envisage l'intégration, c'est-à-dire une intégration statutaire conformément à la loi spéciale adoptée pour leur société. Or notre intégration se ferait conformément à la Loi sur les corporations canadiennes à la suite de l'octroi des lettres patentes. Il s'agit donc de deux différences essentielles entre ces deux lois.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Combien d'employés travaillent en ce moment dans le cadre de Mic Mac?

M. Burgis: Nous n'avons aucun employé de Mic Mac. Ce sont les employés de la *Hudson's Bay Oil and Gas* qui administrent les propriétés de la Mic Mac.

M. Hope-Ross: J'ajouterais que les administrateurs de la Mic Mac qui relèvent en même temps de la *Hudson's Bay* ne touchent aucune rémunération en tant qu'administrateurs de la Mic Mac.

M. Trudel: Ils ne touchent rien en plus des rémunérations versées par la *Hudson's Bay Oil and Gas*?

M. Hope-Ross: C'est bien cela.

M. Trudel: Le transfert comptable ne risque-t-il pas de compromettre les avantages acquis par les administrateurs ou les employés de longue date, suite à cette nouvelle méthode de comptabilité?

M. Hope-Ross: En aucune façon.

[Texte]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall Clause 1 carry?
Mr. Danforth.

Mr. Danforth: I just want to clarify as a matter of interest something we were told. I think you said in the twenties, or perhaps I am mistaken, that the foreign holdings ratio was 75-25 and now it is 55-45. So there has been a progressive transfer of ownership to Canadian shareholders and Canadian interests. As a matter of interest, can you indicate whether or not there has been a progressive transfer of ownership from the United States to Canada or has it fluctuated or what has been the pattern just in general terms.

Mr. Burgis: Generally speaking, there has been a steady movement of shareholdings from the United States to Canada since 1957 when our stock was first listed on the Toronto Stock Exchange and was made available to Canadian shareholders. Now it has not been a straight line, there have been minor fluctuations, but there has been a pretty consistent trend of a reduction in the number of shareholdings in the United States and an increase in Canadian shareholders.

Mr. Danforth: Has there ever been, and this is my last question, Mr. Chairman, has there ever been a time when it has been greater in favour of Canadian ownership than the 55-45 ratio?

Mr. Burgis: No, sir. No.
Clauses 1 to 6 agreed to.

The Chairman: Shall the Preamble carry?
Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am going to propose an amendment to Bill S-16. I move that after line 31 on page two, a new Clause 7 be added as follows:

A majority of directors of the company or its successor shall at all times be Canadian citizens ordinarily resident in Canada.

Mr. Chairman, as this has already been discussed I do not believe any further discussion is necessary.

The Chairman: I will put the question. All those in favour please stand.

Mr. Danforth: Mr. Chairman, I am sorry, I would have liked to ask a question...

The Chairman: You have a word to say on the amendment, Mr. Danforth?

Mr. Danforth: Yes. Before I can vote on this amendment with any confidence, I would just like to have these two gentlemen comment on whether or not they feel this would be acceptable. I appreciate once this amendment is incorporated in the bill as good citizens they are bound by it so I think it is only fair when this is a major change in their bill that we hear from them what they feel about this; if it is the wish of the Committee.

The Chairman: That is a good question, Mr. Danforth. Mr. Burgis.

[Interprétation]

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: L'article 1 est-il adopté?
M. Danforth.

M. Danforth: Il serait peut-être intéressant d'obtenir un éclaircissement au sujet d'une déclaration que nous avons entendue. Je pense que vous avez dit, je me trompe peut-être, que dans les années vingt, les étrangers contrôlaient 75 p. 100 du capital et qu'à l'heure actuelle il ne s'agit plus que de 55 p. 100. Ainsi, le contrôle est passé progressivement aux mains des actionnaires et des intérêts canadiens. A titre indicatif, pourriez-vous nous dire si ce transfert de propriétés des États-Unis au Canada s'est fait de façon progressive, ou s'il a tenu des fluctuations ou encore qu'elle a été l'évaluation en général.

M. Burgis: En gros, les actions sont passées des États-Unis au Canada de façon constante depuis 1957 lors que nos titres ont été cotés pour la première fois à la bourse de Toronto et offerts par la même occasion aux actionnaires canadiens. Cela ne s'est pas fait de façon uniforme, il y a eu quelques petites fluctuations évidemment mais une diminution des actions aux mains des Américains et l'augmentation parallèle des avoirs canadiens reflétait une tendance constante.

M. Danforth: Voilà ma dernière question, monsieur le président, à aucun moment, le rapport de propriétés, soit 55 p. 100—45 p. 100 n'a-t-il été plus favorable aux actionnaires canadiens?

M. Burgis: Non, monsieur. Non.
Les articles 1 à 6 sont adoptés.

Le président: Le préambule est-il adopté?
Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je vais proposer un amendement au Bill S-16. Je propose qu'à la suite de la ligne 33 à la page 2 l'on ajoute un article 7 qui s'énoncerait comme suit:

La majorité des administrateurs de la société ou de la société qui lui succédera seront de tout temps des citoyens canadiens résidant à l'ordinaire au Canada.

Monsieur le président, comme nous avons discuté de cette question, je pense qu'il est superflu de revenir là-dessus.

Le président: Je vais mettre l'amendement aux voix. Que ceux qui sont pour veillent bien se lever.

M. Danforth: Monsieur le président, je regrette j'aurais aimé poser une question...

Le président: Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'amendement, monsieur Danforth?

M. Danforth: Oui. Avant de pouvoir voter en toute confiance sur cet amendement, j'aimerais que l'un des deux témoins nous dise si oui ou non l'amendement est acceptable pour eux. Je sais qu'une fois l'amendement apporté au projet de loi, en tant que bons citoyens, ils sont tenus de s'y conformer; aussi, si nous voulons apporter cette modification d'importance à leur bill, il n'est que justice que nous entendions leur point de vue, si c'est là le désir du Comité, toutefois.

Le président: C'est une bonne question, monsieur Danforth. Monsieur Burgis.

[Text]

Mr. Burgis: Our concern is, sir, that this would commit Hudson's Bay Oil and Gas to have a majority of its directors as Canadian citizens and as I mentioned before even though that is the way we have been and are currently operating and obviously reflects the intention of the existing owners, we do not feel that we are in a position to commit our future shareholders to do this when other companies incorporated under the same law are not required to do it.

Mr. Hope-Ross: I think the other problem it creates, as I just briefly mentioned earlier, we would then no longer have our authorization from the shareholders and we would have to pass a special resolution with respect to the application for letters patent. That is just another procedural step which would have to be taken, but the authorization of the shareholders did not go that far.

Mr. Danforth: Then, Mr. Chairman, maybe I can ask a question of a legal nature for clarification.

• 1030

Is it not possible if this Committee passes the bill in its present form that if it is the desire of the Canadian people at a later date that the Canadian Act can be changed to such a degree as to make it applicable to all the companies involved rather than doing it on a piecemeal basis bill by bill as it is proposed at the present time. I am asking for legal clarification and perhaps I can be helped on this.

Mr. Hope-Ross: Mr. Chairman, dealing realistically with this and as a Canadian myself—this is not in my capacity as parliamentary agent for this company or as an employee of the company—it is just a matter of time before there are amendments to the Canada Corporations Act which will make these things applicable to every company that is under federal jurisdiction and this bill brings the company under that jurisdiction, so in that regard it probably takes the thing a step closer to such control.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Danforth?

Mr. Danforth: I am satisfied, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: I would like to say, Mr. Chairman, that if there is anything we can possibly do to bring that to a quicker ending, we will do so. That is the intention of the amendments which have been introduced. However, I still fail to understand the differential between Central Del Rio Oils Ltd. and Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd. when all of your shares are on the same market and Central Del Rio shares, Canadian Pacific Investments, could be traded just the same as Hudson's Bay Oil and Gas.

Mr. Burgis: I think the really significant point between those two, sir, is that when you say "or a successor company"—and we have already said we propose to amalgamate these two—that the effect of your amendment would be to bind the parent company, Hudson's Bay Oil and Gas.

In the case of Central Del Rio, they did not propose to amalgamate with CPR Investments, but eventually with CPR. They know they are going to retain their majority interest in Central Del Rio so they do not have a problem, they can make that kind of a commitment. We do not know who the shareholders are going to be in Hudson's Bay Oil

[Interpretation]

Mr. Burgis: Nous craignons, monsieur, que cette disposition obligerait la *Hudson's Bay Oil and Gas* de faire en sorte que la majorité de ses administrateurs soient des citoyens canadiens et comme je vous l'ai déjà signalé, bien que ce soit ainsi que nous voyons notre exploitation et que cela reflète manifestement l'intention des propriétaires, nous ne pensons pas être habilités à engager nos futurs actionnaires à cet égard alors que d'autres sociétés, constituées en corporation en vertu de la même loi, ne sont pas assujetties à cette disposition.

Mr. Hope-Ross: Je crois que cela crée un autre problème encore, je vous en ai déjà touché un mot, nous n'aurions plus le mandat de nos actionnaires et nous devrions adopter une résolution spéciale en ce qui concerne la demande de lettres patentes. Il s'agirait tout simplement d'une nouvelle étape dans le cadre de cette procédure mais le mandat que nous avons reçu de nos actionnaires n'est pas aussi étendu.

Mr. Danforth: Monsieur le président, en pareil cas, je pourrais peut-être poser une question d'ordre juridique afin d'obtenir un éclaircissement.

Si le Comité adopte le bill dans sa version actuelle et si le peuple canadien souhaite à une date ultérieure que la loi canadienne soit modifiée de façon à étendre l'application de cette disposition à toutes les sociétés en cause, ne pourrait-il en être ainsi plutôt que de procéder de façon fragmentaire, projet de loi par projet de loi, comme on le propose à l'heure actuelle. Quelqu'un pourrait peut-être éclairer ma lanterne sur cette question d'ordre juridique.

Mr. Hope-Ross: Monsieur le président, essayons de voir les choses de façon réaliste; en tant que Canadien—et je ne parle pas en ma qualité d'agent parlementaire de la Société ni en tant qu'employé de la Société,—des modifications seront apportées à la Loi sur les corporations canadiennes de façon à étendre l'application de ces mesures à toutes les sociétés qui relèvent de la compétence fédérale, ce n'est qu'une question de temps, et le projet de loi place notre société sous l'autorité fédérale; aussi, à cet égard, nous franchissons peut-être une petite étape dans cette voie.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Danforth?

Mr. Danforth: Certainement, monsieur le président.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, j'aimerais ajouter que s'il est en notre pouvoir de hâter la conclusion de cette affaire, nous le ferons. Telle est l'intention des amendements que nous avons présentés. Toutefois, je n'arrive toujours pas à comprendre la différence qui existe entre la *Central Del Rio Oils Ltd* et la *Hudson's Bay Oil and Gas Co. Ltd* alors que toutes transactions sont sur le même marché et que les actions de la *Central Del Rio* et de la *Canadian Pacific Investments* peuvent être négociées tout comme celles de la *Hudson's Bay Oil and Gas*.

Mr. Burgis: Je pense que ce qui distingue vraiment ces deux sociétés, monsieur, c'est lorsque vous dites: «ou la société qui lui succédait» alors que nous avons déjà déclaré que nous proposons de fusionner ces deux sociétés. Or, notre amendement engagerait la société mère, la *Hudson's Bay and Gas*.

Dans le cas de la *Central Del Rio*, on n'envisageait pas de fusion avec la *CPR Investments* mais en définitive avec la CPR. Les intéressés savent qu'ils garderont leurs intérêts majoritaires dans la *Central Del Rio*; aussi, ils n'ont pas de problème, ils peuvent prendre pareil engagement.

[Texte]

and Gas in the future. They know who the shareholders are going to be in Central Del Rio because they are not talking about the ultimate owner of the parent company. They did not have a requirement in their bill that the shareholders in CP Investments be a majority of Canadian directors.

Mr. Skoberg: Could not Canadian Pacific Investments, by resolution of the board of directors, divest themselves of the majority holdings now held by Canadian Pacific Investments?

Mr. Burgis: And should do, definitely.

Mr. Skoberg: As soon as they do, they are then bound by this and any shareholders that are involved would be bound by this amendment if they accept it. This is why I say it is rather difficult. It is a thin line to try to determine the difference between Hudson's Bay Oil and Gas and Canadian Pacific Investments or Central Del Rio because they can do exactly the same thing, but if they do they are then bound by what is written into the bill at this time.

Mr. Burgis: Technically you are correct, sir, but I can envisage their situation as being much the same as ours. I feel confident, as a practical matter, that having integrated the operations of Mic Mac with Hudson's Bay Oil and Gas, as we have already that you would never try to divest the two. I suspect the same things is true in the case of CP Investments and Central Del Rio; that they are really building an oil company where they integrate their operations.

Mr. Danforth: May I be allowed one more observation, Mr. Chairman, in the form of a question. If we accept Mr. Skoberg's amendment as such, would the ultimate effect not be that we are actually, through a provision of the law with regard to a minor subsidiary, affecting the structure of a major company? Is this in fact the effect of this amendment?

Mr. Burgis: That is the way we interpret it, sir.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think Mr. Danforth has touched on the point that I wanted to raise. I think if we want to amend the law, and I think Mr. Skoberg's intentions have been made clear, this is not the area where we should proceed. We should go the other way around and amend the general law and then all ownership, be it subsidiary or a totally-owned company, would have to abide by the laws of the land. Therefore I cannot support this amendment. I think it should be done in a much different way than the way we are adopting now. Therefore I cannot support this amendment. I think it should be done in a much different way than that which we are adopting now.

Amendment negatived.
Preamble agreed to.
Title agreed to.
Bill agreed to.

[Interprétation]

Nous ne savons pas quels seront les actionnaires de la *Hudson's Bay Oil and Gas* dans l'avenir. Eux savent quels seront les actionnaires de la *Central Del Rio* parce qu'ils ne parlent pas du propriétaire de la société mère. Leur projet de loi ne prévoyait pas une majorité d'administrateurs canadiens pour la *CP Investments*.

M. Skoberg: Le conseil d'administration de la *Canadian Pacific Investments* ne pourrait-il pas prendre une résolution qui amènerait cette société à se défaire de la majorité des actions qu'elle détient?

M. Burgis: Je dirais même que c'est ce qu'ils devraient faire, cela ne fait aucun doute.

M. Skoberg: Dès qu'ils le feront, ils seront liés par cette disposition et tous les actionnaires impliqués seront liés par l'amendement s'ils l'acceptent. Voilà pourquoi je prétends que c'est un problème difficile. La différence entre la *Hudson's Bay Oil and Gas*, la *Canadian Pacific Investments* et la *Central Del Rio* ne tient qu'à un fil étant donné que ces sociétés peuvent faire exactement la même chose mais si elles le font, elles seront liées par les dispositions du projet de loi.

M. Burgis: Sur le plan technique, vous avez raison, monsieur, et je pense que leur situation est assez semblable à la nôtre. Cependant, pour rester pratique, je suis convaincu qu'après avoir intégré la *Mic Mac* et la *Hudson's Bay Oil and Gas*, comme c'est déjà le cas, on n'essaiera jamais de déposséder ces deux sociétés. Je suppose que cela vaut également dans le cas de la *CP Investments* et de la *Central Del Rio*; ils créent vraiment une société pétrolière unique afin d'intégrer leur exploitation.

M. Danforth: Permettez-moi encore une remarque, monsieur le président, je la formulerai comme une question. Si nous acceptons l'amendement de M. Skoberg, ne pensez-vous pas qu'en définitive, nous pourrions modifier la structure de la société mère grâce à une disposition de la loi qui s'applique à une petite filiale? Est-ce bien là la portée de cet amendement?

M. Burgis: C'est ainsi que nous l'interprétons, monsieur.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je pense que M. Danforth a touché du doigt la question que je voulais soulever. J'estime que si nous voulons modifier la loi et je pense que M. Skoberg a énoncé clairement ses intentions, ce n'est pas ainsi qu'il faudra procéder. Nous devrions adopter une autre méthode et modifier la loi d'ensemble de sorte que tous les propriétaires, qu'il s'agisse d'une filiale ou d'une société intégralement contrôlée, devraient se conformer aux lois du pays. Par conséquent, je ne puis appuyer l'amendement. Je pense qu'il faudrait adopter une autre méthode pour ce faire.

L'amendement est rejeté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi est adopté.

[Text]

The Chairman: Shall I report the bill?

Some hon. Members: Agreed.

Gentlemen, the Committee is adjourned to the call of the Chair. Thank you very much.

[Interpretation]

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Messieurs, la séance est levée jusqu'à convocation du président. Je vous remercie.

BINDING SECT. JUL 19 1972

